





Fietsberaad Vlaanderen is hét kenniscentrum voor fietsbeleid. Goede praktijken delen en investeren in nieuw en praktijkgericht onderzoek vormen de focus. Zo stimuleert en ondersteunt Fietsberaad Vlaanderen de dynamiek bij overheden die hun fietsbeleid willen versnellen.

Deze publicatie kwam tot stand in samenwerking met prof. Dirk Lauwers, Onderzoeksgroep voor stadsontwikkeling, Universiteit Antwerpen.

## Colofon

---

### Datum van publicatie

november 2019

### Auteurs

Dirk Lauwers, Wout Baert en Inge Caers

### Fotografie

Stefan Dewickere

### Grafische vormgeving

Theo van Beurden i.s.m. Studio Rufus

Fietsberaad Vlaanderen

Bischoffsheimlaan 1-8

B-1000 Brussel

+32 (0)2 211 55 05

[www.fietsberaad.be](http://www.fietsberaad.be)

[info@fietsberaad.be](mailto:info@fietsberaad.be)

 [@FietsberaadVL](https://twitter.com/FietsberaadVL)

Fietsberaad Vlaanderen werkt vanuit VVSG,  
het Huis van het Lokaal Bestuur.





# Van parkeer- en stallingsnormen naar een mobiliteitsnorm

## Hoe parkeernormen en stallingsnormen kunnen bijdragen tot toekomstgericht mobiliteitsbeleid

### Focus van dit cahier

In dit cahier gaat het over stallingsnormen voor fietsen en parkeernormen voor auto's. En over hoe die passen binnen een visie op mobiliteitsbeleid. Een visie die streeft naar een groter aandeel fietsverplaatsingen in de dagelijkse mobiliteit. In haar regeerakkoord 2019-2024 formuleert de Vlaamse regering een modal shift van 70% auto versus 30% duurzame vervoerswijzen nu, naar 60% tegenover 40% in 2030; in de grootste stedelijke gebieden moet het aandeel van duurzame mobiliteitsvormen tegen dan 50% bedragen. De regering spreekt zelf van een 'ambitieuze modal shift'.<sup>1</sup> Algemeen wordt aangenomen dat fietsverkeer een groter aandeel van die toename van de duurzame vervoersvormen voor zijn rekening zal moeten nemen dan het openbaar vervoer en stappen. Fietsberaad Vlaanderen formuleerde de ambitie om het fietsverkeer te doen groeien tot 20% in 2024. Het fietsen beter faciliteren en autoverkeer ontmoedigen: beide zijn nodig om die ambitie waar te maken. In de internationale literatuur en praktijk wordt dat de 'push-pullstrategie' genoemd. Parkeren en stallen blijkt een sleutelfactor te zijn in het mobiliteitsbeleid.<sup>2</sup> En dus moeten er zowel meer fietsstallingen worden gebouwd bij bestaande en nieuwe gebouwen en functies, als dat er minder parkeerplaatsen moeten worden bijgebouwd dan nu gebruikelijk is. Want uit heel wat onderzoek blijkt dat het gemak waarmee we in een bepaald gebied toegang hebben tot een fiets of een auto heel bepalend is voor de vervoerswijzekeuze (de 'modal split' in dat gebied). Meer inzicht in hoe steden en gemeenten toekomstgericht met de normen voor parkeren en stallen kunnen omgaan, daarover zal het hier verder gaan.

1 <https://www.vlaanderen.be/publicaties/regeerakkoord-van-de-vlaamse-regering-2019-2024>

2 Dirk Lauwers, (2007), City parking in Europe, some lessons learnt from an Interreg IIC project, Parking Trend International, dec 2007, p. 26-31

# Inhoud

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Relatie tussen parkeer- en stallingsnormen en mobiliteit</b>               | <b>5</b>  |
| Stallingsnormen voor fietsen: een recent fenomeen                             | 6         |
| Veranderend inzicht in parkeernormen  | 8         |
| Modal shift: een kwestie van 'push en pull'                                   | 13        |
| Van voertuigbezit naar deelmobiliteit   | 15        |
| Naar flexibel en gedeeld ruimtegebruik  | 17        |
| <br>  |           |
| <b>Evolutie van stallingsnormen en parkeernormen in Vlaanderen</b>            | <b>19</b> |
| Vlaams beleid   | 19        |
| Uiteenlopende en veranderende normen in Vlaamse steden                        | 21        |
| Relatie met straatparkeren en stallingsbeleid in publieke domein              | 24        |
| Regeling van bewonersparkeren   | 24        |
| Bezoekersparkeren   | 27        |
| Fietsstallingen voor bewoners en bezoekers                                    | 29        |
| Verordeningen of richtlijnen  | 29        |
| Rol van de vervoerregio bij gemeenteoverkoepelend parkeer- en stallingsbeleid | 30        |
| <br>  |           |
| <b>Conclusie</b>  | <b>31</b> |
| Voorstel denkkader parkeer- en stallingsbeleid in de praktijk                 | 31        |
| Verschillende normen voor verschillende gebieden                              | 32        |
| Naar een mobiliteitsnorm  | 34        |



# Relatie tussen parkeer- en stallingsnormen en mobiliteit

Voertuigen – of het nu om fietsen of auto's gaat – staan het grootste deel van de dag, en zeker van de nacht, stil.

Uit Brits onderzoek blijkt dat een gemiddelde personenwagen 80% van de tijd bij de woning geparkeerd staat, op allerlei bestemmingen (bij het werk, bij een winkel, ...) is dat ongeveer 16%. Het resterende deel van de tijd – zo'n 3 à 4% – wordt een auto gebruikt om ermee te rijden.<sup>3</sup> Andere bronnen bevestigen deze cijfers. Aan de hand van Nederlandse overheidsstatistieken – over het aantal auto's, het aantal gereden kilometers en uren, en de gemiddelde snelheid – berekent de Nederlandse blog Factory dat een auto bij onze noorderburen 95,92% van de tijd geparkeerd staat.

Het openbare domein wordt ingericht op het rijdende verkeer, maar kan onmogelijk – zonder hinder voor het bewegende verkeer – alle stilstaande voertuigen

opvangen. Er moeten dus ook oplossingen worden gezocht om ze te parkeren en stallen op privédomein. **De nadruk in dit cahier ligt vooral op parkeren op privédomein.** Maar uiteraard kan de relatie met parkeren op publieke plaatsen (straatparkeren, parkeren op pleinen of in publiek toegankelijke parkeergebouwen en ondergrondse garages) niet ontbreken. Iemand die geen privégarage in of nabij zijn woning heeft, zal de wagen noodgedwongen op straat of een andere publieke parkeerplaats achterlaten. Dat werd in het verleden gezien als een argument om een ruim aanbod privéparkings te voorzien in bouwvoorschriften, om zo de parkeerdruk op het openbaar domein te verlichten. Dat deze redenering niet altijd en overal opgaat, zal verder in dit cahier duidelijk worden.

---

3 John Bates & David Leibling, (2012), *Spaced Out: Perspectives on parking policy*





## Stallingsnormen voor fietsen: een recent fenomeen

Vooralsinds de eeuwwisseling kent fietsverkeer een steile groei. Dit fenomeen stellen we in heel Europa, maar ook heel uitgesproken in Vlaanderen vast. Het overgrote deel van de fietsverplaatsingen gebeurt met een eigen fiets. De groei van het fietsverkeer gaat uiteraard samen met een sterke toename van het aantal fietsen (zie Fig. 1 en 2).

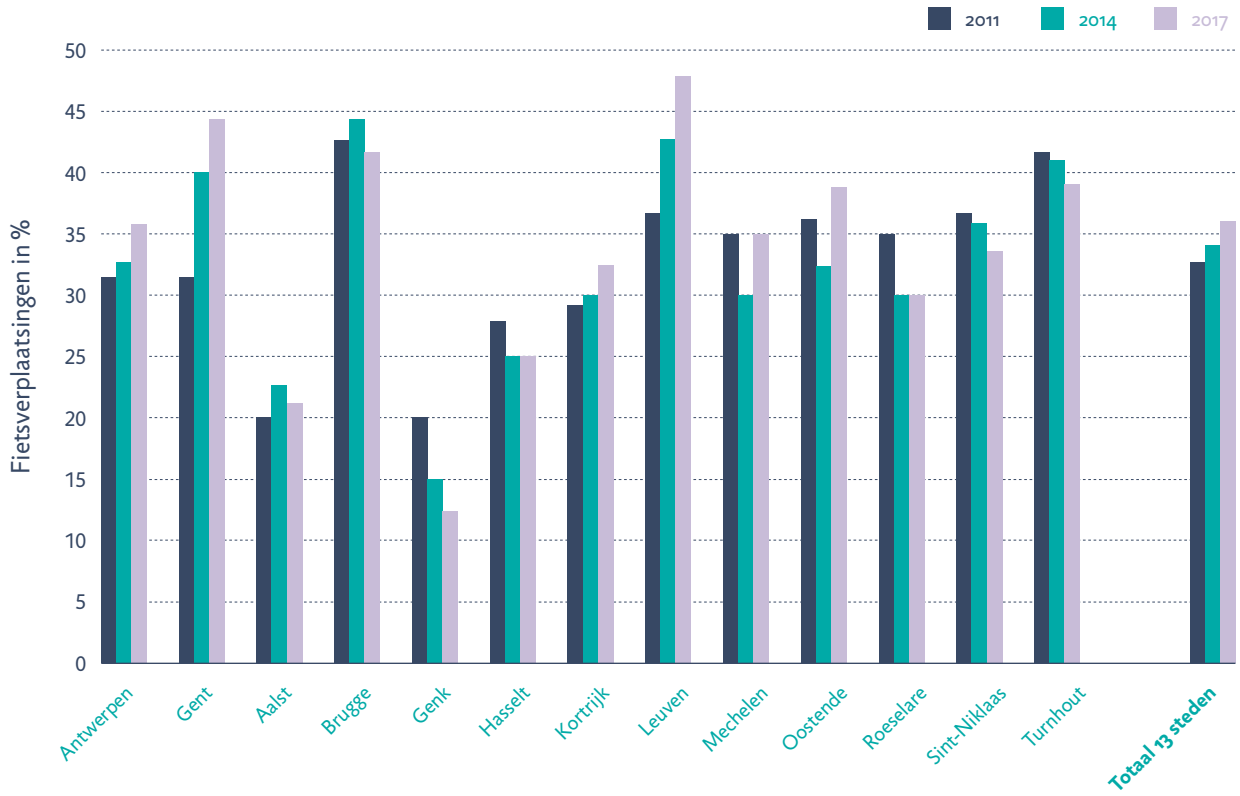
Hoeveel procent van de tijd fietsen worden gebruikt om ermee te rijden dan wel gestald staan, is minder gedocumenteerd dan voor autovoertuigen. Aangezien ritten even lang duren als voor autoverkeer kunnen we aannemen dat zij eveneens voor minstens 95% van de tijd gestald staan. Toenemend fietsbezit heeft ertoe geleid dat meer en meer gemeenten in hun bouwvoorschriften rekening zijn gaan houden met de nood aan fietsstallingen in woningen en in of bij andere bouwprojecten. Voor Vlaanderen en Brussel gaf de Fietsersbond met steun van de Vlaamse overheid in 2009 al een overzicht van goede praktijkvoorbeelden.<sup>4</sup> In Brussel preciseert de gewestelijke stedenbouwkundige verordening vastgelegd in 2006 het aantal fietsstallingen waarin moet worden voorzien bij een nieuwbouwproject. De norm beantwoordt aan de doelstelling om in Brussel voor de verplaatsingen per fiets een marktaandeel van 10% te halen. De aanleg van parkeerplaatsen voor fietsen wordt niet opgelegd voor de bestaande gebouwen.

Ook op Europees niveau is er aandacht voor een toekomstgericht fietsstallingsbeleid. De European Cyclist Federation ECF deed onderzoek naar het gebruik van fietsstallingsnormen in de EU-lidstaten en formuleerde aanbevelingen. Uit het rapport blijkt dat dergelijke normen of richtlijnen een recent verschijnsel zijn in Europa, toch zijn er in de EU al in één op de drie regio's richtlijnen geformuleerd die gemeenten moeten toepassen op het vlak van minimaal aantal fietsstallingen bij een bouwproject. Richtlijnen bestaan voor diverse typen gebouwen, ze kunnen heel erg verschillen. Zo ligt de stallingsnorm bij winkels en shoppingcenters in Kopenhagen meer dan tien keer hoger dan de norm in Litouwen.<sup>5</sup> Uiteraard hangt dit verschil samen met het verschil in fietsgebruik en beleidsambities inzake fietsaandeel in de modal split. Daarom beveelt de ECF aan om minimale fietsstallingsnormen op nationaal of regionaal niveau te formuleren, zonder daarbij concrete voor de hele EU geldende waarden voorop te stellen.

<sup>4</sup> Fietsersbond, (2009), Fietsstallingen in Vlaanderen en Brussel, Goede praktijkvoorbeelden

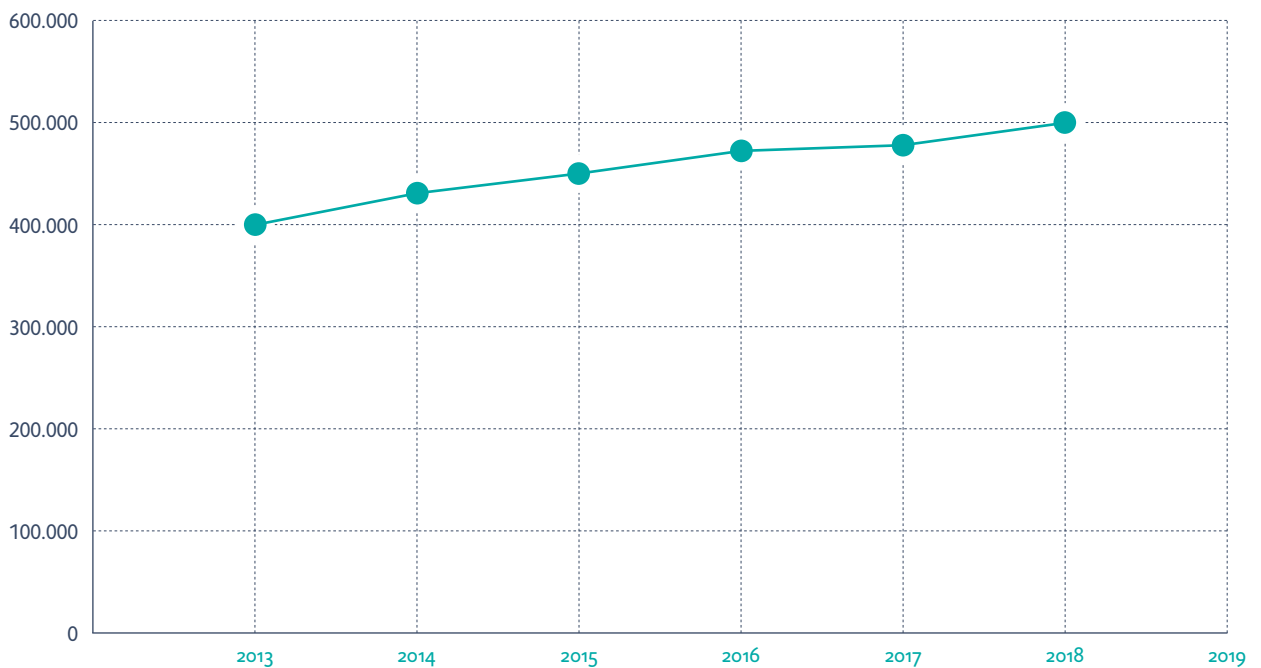
<sup>5</sup> [https://ecf.com/system/files/Bicycle%20vs%20Car%20Parking%20in%20Building%20Codes\\_ECF\\_ONLINE.pdf](https://ecf.com/system/files/Bicycle%20vs%20Car%20Parking%20in%20Building%20Codes_ECF_ONLINE.pdf)

### Evolutie fietsverplaatsingen



Figuur 1: Evolutie fietsverplaatsingen in de centrumsteden voor woon-werk en woon-schoolverkeer. Bron: Gemeente- en stadsmonitor 2017

### Evolutie Belgische fietsverkoop



Figuur 2: Evolutie Belgische fietsverkoop. Bron: Velofollies, cijfers 2013-2019

Op Vlaams niveau bestaat er geen richtlijn voor fietsstallingen. Het is dus aan de gemeenten om zelf een stallingsnorm te formuleren. Vele gemeenten onderzoeken nog hoe ze die normen het best bepalen of hoe ze hun normen of richtlijnen – toekomstgericht – het best kunnen aanpassen. **Dit cahier wil een standaard voor Vlaanderen formuleren waarop steden en gemeenten hun normen voor fietsstallingen kunnen baseren of die ze verder kunnen verfijnen.**

Want net als voor de auto geldt: betere stallingsmogelijkheden leiden tot een hoger fietsbezit en -gebruik. Uit het onderzoek Buurfietsenstallingen van Fietsberaad Vlaanderen in 2017 blijkt de belangrijke impact van buurfietsenstallingen op fietsen onder meer uit de evaluatie door bestaande gebruikers: 23% van hen geeft aan veel meer te fietsen. 25% kocht een nieuwe fiets door de beschikbaarheid van de buurfietsenstalling.<sup>6</sup>

## Veranderend inzicht in parkeernormen

De toepassing van parkeernormen is al langer ingeburgerd. In het begin van de twintigste eeuw, bij de opkomst van de auto, was het verboden om je auto op de openbare weg te parkeren. Als je een auto wilde bezitten, moest je dus een stallingsmogelijkheid op (of in de buurt van) het eigen erf voorzien, zoals dat trouwens ook voor koetsen gold. Deze regelgeving vinden we terug in het eerste nationale verkeersreglement van België. Dat dateert van januari 1900 en stelt duidelijk dat parkeren niet toegestaan is op de openbare weg. In sommige gemeentelijke reglementen was zowel laden en lossen als stilstaan van voertuigen (koetsen, automobielen) met (wachtende) koetsier/chauffeur erin wel toegestaan. Parkeren toestaan, was een eis van de automobilistenverenigingen, maar die werd pas ingewilligd bij de herziening van het verkeersreglement in 1925. Dat gebeurde na ‘experimenten’ in Brussel. Een van de eerste uitzonderingen was de Wetstraat, daar werd het toegestaan omdat parlementairen zich minder en minder aan het parkeerverbod hielden. Pas in 1934 werd een ‘technischere’ benadering van parkeren in het Belgische verkeersreglement opgenomen. Toen werd in de teksten het onderscheid ingevoerd tussen ‘stationeren’ (met wachtende bestuurder in de wagen) en ‘parkeren’ (zonder bestuurder in de wagen).<sup>7</sup>

Met de opkomst van massaal autobezit en autoverkeer werd vanaf 1950 in ons land ook de nood gevoeld om richtlijnen m.b.t. parkeer- of stallingsplaatsen bij bouwprojecten op privédomein te voorzien. Aanvankelijk wilde men zo de druk op het openbaar domein door geparkeerde voertuigen wegnemen. In de jaren zestig van vorige eeuw was het ruimtelijke beleid nog een nationale materie. De bevoegde minister Jos De Saeger liet in 1970 een omzendbrief publiceren<sup>8</sup> die gemeenten verplichtte om in bestemmings- en verkavelingsplannen de minimale parkeernormen die hij had vastgelegd op te nemen. Deze omzendbrief bevatte richtlijnen ‘betreffende de eis om bij bouwwerken parkeerruimte te scheppen’. De verplichting gold voor de aanvragers van een stedenbouwkundige vergunning en verplichtte hen om bij het verkavelen, bouwen of verbouwen, een minimumaantal parkeerplaatsen aan te leggen. Aanvankelijk werd deze verplichting bij de overheveling van de bevoegdheid naar de gewesten overgenomen in Vlaanderen en Brussel. In Brussel werden in de gewestelijke stedenbouwkundige verordening van 2006 ook al maximumnormen voor nieuwe woningen (en dus niet voor kantoren of verbouwingen van bestaande woningen) naast minimumnormen opgelegd.<sup>9</sup> Ook in Vlaanderen werd vanaf de eeuwwisseling het beleid dat

---

6 Elke Franchois, Ilse Vleugels, Sabine Verstraeten, (2017), Rapport Buurfietsenstallingen, Fietsberaad Vlaanderen: [https://Fietsberaad Vlaanderen.be/wp-content/uploads/Rapport\\_Buurfietsenstallingen\\_DEF.pdf](https://Fietsberaad Vlaanderen.be/wp-content/uploads/Rapport_Buurfietsenstallingen_DEF.pdf)

7 Donald Weber, (2008), Automobielisering en de overheid in België vóór 1940, 2005, UGent

8 J. De Saeger, (1970), Omzendbrief 59 van 17 juni 1970 houdende de richtlijnen betreffende de eis om bij bouwwerken parkeerruimte te scheppen (ook wel ‘omzendbrief-De Saeger’ genoemd)

9 [https://stedenbouw.irisnet.be/pdf/RRU\\_Titre\\_8\\_NL.pdf/view](https://stedenbouw.irisnet.be/pdf/RRU_Titre_8_NL.pdf/view)



gebaseerd was op de 'omzendbrief-De Saeger' als te 'volgend' beschouwd en vroegen de problemen van bereikbaarheid en leefbaarheid om een beheersing van de automobilititeit. De omzendbrief werd om deze redenen opgeheven.<sup>10</sup> In het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid (2009)<sup>11</sup> werd gesteld dat er eerder minimum- dan maximumnormen nodig zijn. De verantwoordelijke minister had al in 1997 zijn voornemen aangekondigd om dergelijke 'maximumnormen in relatie met de aanwezigheid van haltes van openbaar vervoer' te formuleren.<sup>12</sup> Maar op het niveau van de Vlaamse regio werden sindsdien noch door hemzelf, noch door zijn opvolgers nieuwe parkeernormen uitgevaardigd.

Gemeenten in Vlaanderen bleven veelal met de traditionele minimumnormen uit de 'periode-De Saeger' verder werken. Het laatste decennium begonnen vooral steden eigen normen te formuleren, in veel gevallen liggen de normwaarden hoger dan diegene die het begin van de eeuw gehanteerd werden. Zo legde de omzendbrief-De Saeger bijvoorbeeld de verplichting op om minstens 1 parkeerplaats per woning en minstens 1 parkeerplaats per 50 m<sup>2</sup> kantooroppervlakte te voorzien. Wie aan deze verplichting niet kon voldoen, kon ervan ontheven worden door een bepaald bedrag aan de gemeente te betalen. De gemeenten moesten die belastingen aanwenden om openbare parkeerplaatsen aan te leggen. Hedendaagse minimumnormen liggen bijv. in Antwerpen in bepaalde gebieden hoger: buiten de centrumschil minstens 1,8 parkeerplaatsen per woning; voor kantoren ligt de norm dan weer lager: 1,65 plaatsen per 100 m<sup>2</sup>. In die zin spreekt men van een volgend parkeerbeleid: de hogere normen weerspiegelen vaak een hoger autogebruik en alleszins hoger autobezit.

In de EU heeft ongeveer twee derde van de regio's minimumparkeernormen geformuleerd, alleen Frankrijk heeft op nationaal niveau ook een maximumnorm geformuleerd. Hoe dan ook is er bijna altijd veel ruimte voor eigen invulling van de norm door gemeenten. **De ECF pleit ervoor om maximumparkeernormen op nationaal of regionaal niveau te formuleren, zonder daarbij concrete cijferwaarden voorop te stellen.**<sup>13</sup>

Internationaal is vooral het werk *The high cost of free parking* van Donald Shoup baanbrekend geweest. Hij beschrijft in dat werk de hoge maatschappelijke impact die 'gratis' parkeren op ruimtelijke (vooral stedelijke) ontwikkeling heeft en hoe marktversturend dit beleid werkt zowel op het vlak van huisvesting als van mobiliteit. (Te) hoge parkeernormen werken in dezelfde zin. "... urban planners neglect both the price and the cost of parking when they set parking requirements, and the maximum observed parking demand becomes the minimum required parking supply".<sup>14</sup>

In later werk pleit Shoup ervoor om de minimumparkeernormen los te laten en om per project samen met de ontwikkelaar het aantal parkeerplaatsen vast te leggen.<sup>15</sup> Zijn theorie had vooral in Noord-Amerika heel wat weerslag in de praktijk. In Santa Monica in Californië werd bijvoorbeeld de minimumparkeernorm voor projecten in het centrum opgeheven. Daarbij werd verwezen naar de kostprijs van appartementen, de aanwezigheid van goede openbaarvervoerverbindingen en grenzen die men er wil stellen aan het autoverkeer omwille van de leefkwaliteit.<sup>16</sup>

---

10 Baldewijns, (1997), Bij omzendbrief van 3 juni 1997 wordt de omzendbrief 59 d.d. 20 oktober 1982 houdende de richtlijnen betreffende de eis om bij bouwwerken parkeerruimte te scheppen, opgeheven.

11 <https://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/parkeerbeleid/vademecum-totaal.pdf>

12 <https://docs.vlaamsparlement.be/website/htm-vrg/257995.html>

13 [https://ecf.com/system/files/Bicycle%20vs%20Car%20Parking%20in%20Building%20Codes\\_ECF\\_ONLINE.pdf](https://ecf.com/system/files/Bicycle%20vs%20Car%20Parking%20in%20Building%20Codes_ECF_ONLINE.pdf)

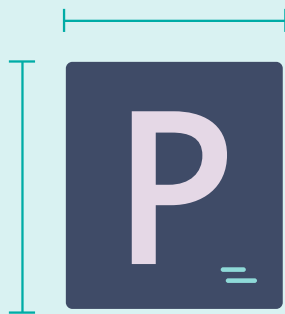
14 D. Shoup, (2005), *The high cost of free parking*, p. 508

15 D. Shoup, (2018), *Parking and the City*

16 [https://www.latimes.com/opinion/livable-city/la-ol-santa-monica-parking-minimum-density-transit-20170924-story.html?fbclid=IwAR10EK-qtMukoz-fEHJ6VB1\\_DplmicPDSHGdOP9tjhOEFCFC9CrPlcFqKeME](https://www.latimes.com/opinion/livable-city/la-ol-santa-monica-parking-minimum-density-transit-20170924-story.html?fbclid=IwAR10EK-qtMukoz-fEHJ6VB1_DplmicPDSHGdOP9tjhOEFCFC9CrPlcFqKeME)

# Wat kost de aanleg van een parkeerplaats in Vlaanderen?

Volgens Joris Willems, opleidingscoördinator en lector verkeerskunde aan de Hogeschool PXL (cijfers 2012)

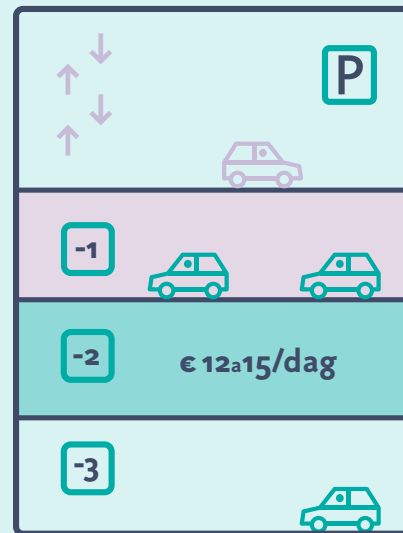


25m<sup>2</sup> =  
€ 400/jaar

De aanleg van een parkeerplaats van 25 m<sup>2</sup> (brutoruimte die nodig is voor 1 parkeerplaats, incl. manoeuvreer ruimtes e.d.) bedraagt ongeveer 7500 euro (uitgaande van 200 euro/m<sup>2</sup> grondkosten + 125 euro/m<sup>2</sup> aanlegkosten + riolering). Over 20 jaar afschrijving is dat 375 euro per jaar. Met nog wat jaarlijkse onderhouds- en herstelkosten kom je dus aan pakweg 400 euro per parkeerplaats per jaar.



Ervan uitgaande dat een parkeerplaats **gemiddeld 200 dagen per jaar effectief wordt gebruikt**, betekent dat dus 2 euro per dag. Als je dan nog eens uitgaat van  $\pm 75\%$  bezetting, dan kom je in de buurt van de 3 euro per dag die je als beheerder feitelijk moet vragen om uit de kosten te zijn.



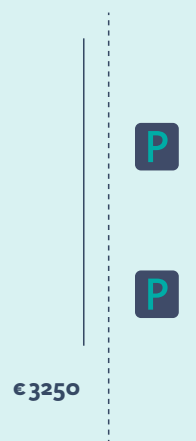
Ondergrondse parkings zijn ongeveer 4 à 5 keer duurder dan bovengrondse plaatsen, dat betekent dus een minimaal tarief van 12 à 15 euro per dag om break-even te draaien.

Het aanbieden van parkeerplaatsen kost geld. **Gratis parkeren bestaat dus niet.** Iedereen betaalt mee via de belastingen, ook diegene die geen auto bezitten.



€ 7500

Openbare parkeerplaats kost 7500 euro.



€ 3250

De aanleg van een **langs- of straatparkeerplaats** bedraagt ongeveer de helft van een openbare parkeerplaats gescheiden van de rijweg aangezien de manoeuvreerruimte niet wordt meegerekend.



€ 25.000 à 30.000

Parkeerplaats in een **parkeerkelder** kost:  
25.000 à 30.000 euro.

## 8 à 10 keer goedkoper!

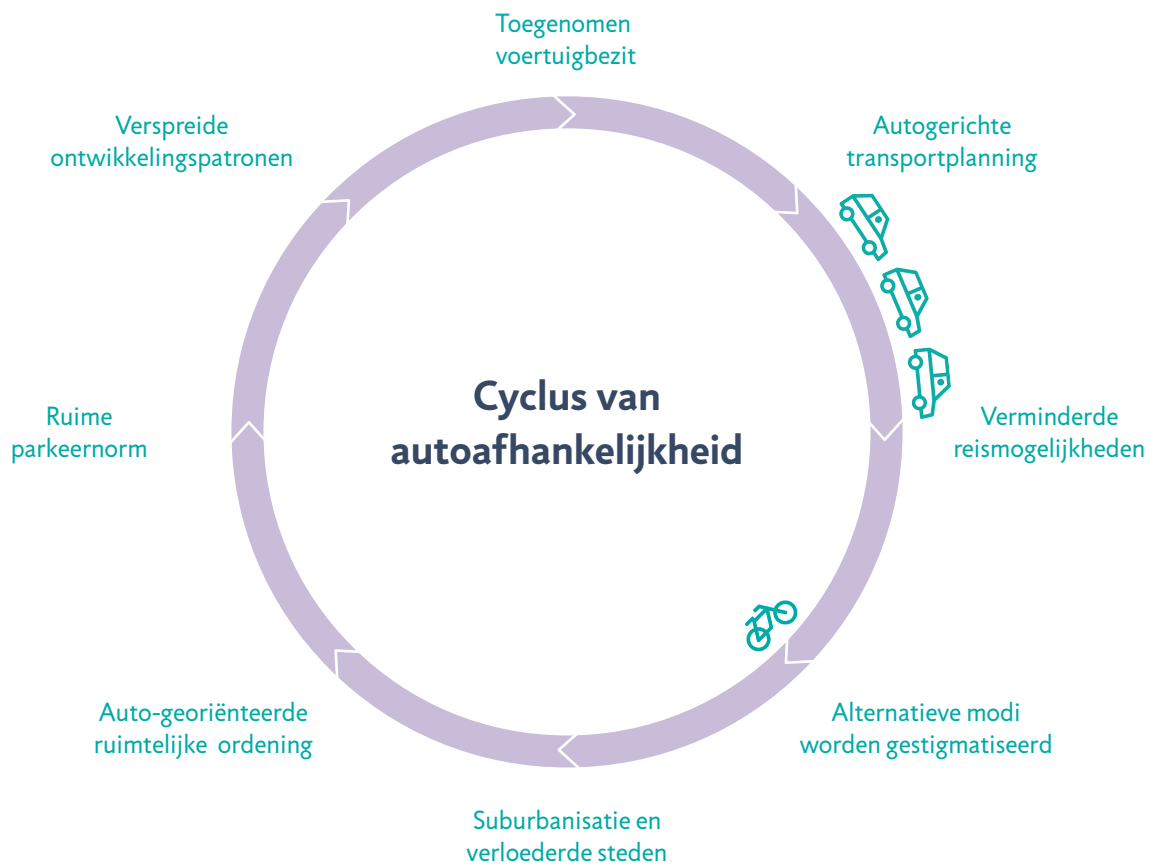


De aanleg van een **fietsstallingsplaats** is ongeveer **8 à 10 keer goedkoper** dan een autoparkeerplaats. De vraag naar stallingsplaatsen stijgt in Vlaanderen.

Örebro, Zweden

Interessant voorbeeld is **de Zweedse stad Örebro**: zij hanteren een flexibele parkeernorm met een (verlaagd) minimum (en een maximum op gelijkvloersniveau), dat afhankelijk is van het gebied (onderscheid tussen centrum en daarbuiten). Met de projectontwikkelaar kan dan worden onderhandeld over de norm, afhankelijk van de andere mobiliteitsoplossingen die hij aanbiedt (dus ook financiert: bijv. abonnement op deelauto's voor bewoners). In de praktijk leidde dat tot een lager aantal parkeerplaatsen dan bij de vroegere norm en tot de ontwikkeling van andere mobiliteitsvormen.<sup>17</sup>

17 PUSH-PULL Consortium, (2017), Final Report, p. 12



Figuur 3: De autoafhankelijkheidscycluis. Bron T. Litman, 2016.

Mobiliteitsonderzoeker Todd Litman pleit ervoor om het bestaande aanbod aan parkeervoorzieningen te managen in plaats van dit aanbod steeds uit te breiden. Want dit laatste leidt tot steeds meer autobezit, verdringing van andere vervoerswijzen, autogerichte ruimtelijke ontwikkelingen en ruimtelijke spreiding. Uiteindelijk is dat een zelfversterkend proces: dat van de autoafhankelijkheid (fig. 3). Ook hij pleit voor maximumparkeernormen, maar ook om flexibel te bepalen wat een geschikte norm is voor een bepaald project.<sup>18</sup>

In Europa is vooral Giuliano Mingardo bekend voor zijn onderzoek en aanbevelingen voor parkeerbeleid. Hij komt tot soortgelijke conclusies als zijn Noord-Amerikaanse collega's: in het licht van de mobi-

liteitsontwikkeling is het van strategisch belang om het parkeeraanbod te beperken.<sup>19</sup>

In Vlaanderen blijkt trouwens dat vooral mensen die niet over een auto beschikken kiezen voor alternatieve verplaatsingswijzen (68%). Zo'n 32% van de niet-autoverplaatsingen in Vlaanderen gebeurt door mensen die er wel een ter beschikking hebben.<sup>20</sup>

Ruime minimumnormen hanteren die zich oriënteren op verdere toename van autobezit genereert daarentegen een 'selffulfilling prophecy', met gevolgen voor de mobiliteit in de vorm van meer autoverplaatsingen, en voor de ruimtelijke ordening in de vorm van meer ontwikkelingen geënt op de automobilititeit.

18 T. Litman, (2016), *Parking Management*, Victoria Transport Institute

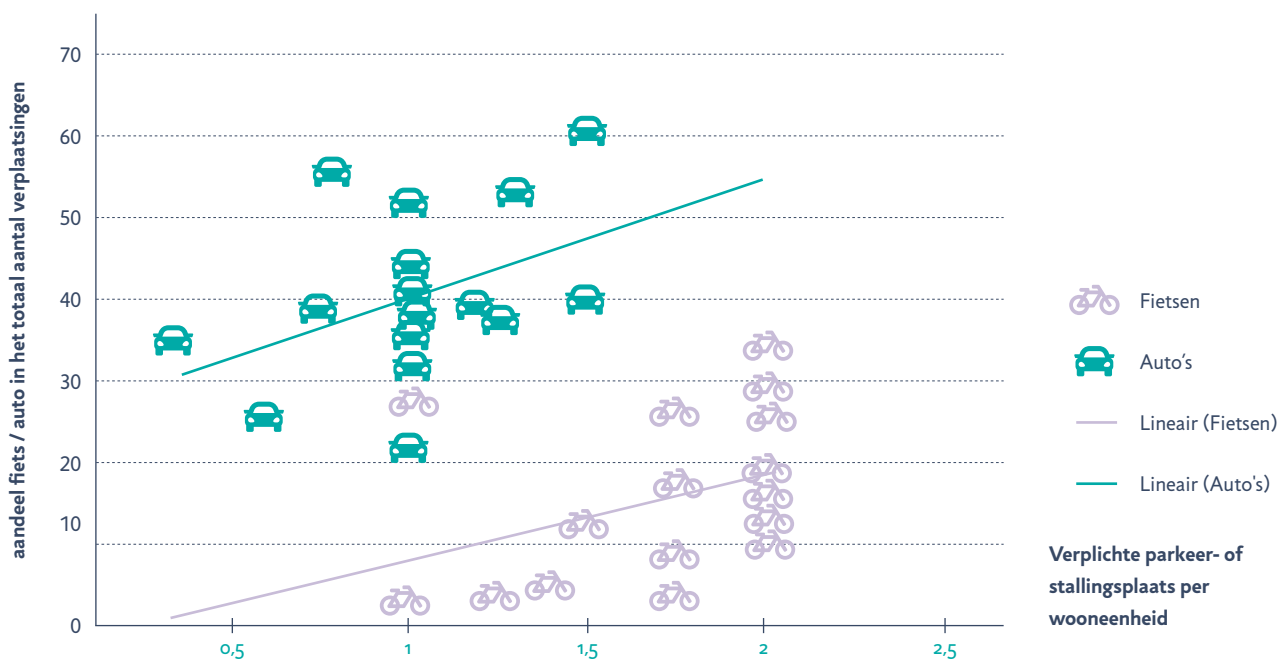
19 G. Mingardo, B. van Wee en T. Rye, (2015), *Urban parking policy in Europe: a conceptualization of past and possible future trends*, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Vol. 74, pp. 268-281

20 K. Declercq, D. Janssens, G. Wets, (2018), *Onderzoek Verplaatsingsgedrag 5.3, Tabellenrapport*, Imob, Hasselt

Zweeds onderzoek toont aan dat dergelijke minimumparkeernormen hanteren niet alleen (positieve) gevolgen heeft voor de mobiliteit, maar ook voor de woonkosten. Marktconforme bouw van parkeervoor-

zieningen zou een besparing kunnen opleveren op de bouwkosten en in beperktere mate op de huurprijzen (in Zweden ongeveer 10% op de bouwkosten, de huurprijzen zouden er ongeveer 2,5% lager kunnen liggen).<sup>21</sup>

## Modal shift: een kwestie van 'push en pull'



Figuur 4: Relatie fietsaandeel in modal split en minimale parkeer- en fietsstallingsnorm in Europa.

Modal shift is een essentieel onderdeel van duurzaam mobiliteitsbeleid.<sup>22</sup> Het effectiefst is daarbij een combinatie van push- (ontrading van autogebruik) en pull-maatregelen (aantrekkelijkheid van alternatieven verbeteren). Parkeernormen (als push-maatregel) en stallingsnormen (als pull-maatregel) kunnen daarbij een rol spelen.<sup>23</sup>

De relatie tussen parkeer- en stallingsnormen en de modal split is duidelijk aangegeven op basis van onderzoek door ECF<sup>24</sup> in een zestigtal steden in Europa (zie fig. 4). Uiteraard spelen heel wat andere factoren dan alleen parkeernormen, maar de grondtoon is duidelijk: hoge parkeernormen gaan er samen met een hoger aandeel autogebruik, hogere stallingsnormen voor fietsen gaan samen met een hoger fietsgebruik.

21 Matts Andersson, Helena Braun Thörn et al., (2014), The Effect of Minimum Parking Requirements on the Housing Stock

22 David Banister, (2008), The sustainable mobility paradigm. Transport Policy, 15.2, pp. 73-80

23 P. Müller, F. Schleicher-Jester, M.-P. Schmidt & H.H. Topp, (1992), Konzepte flächenhafter Verkehrsberuhigung in 16 Städten, Grüne Reihe des Fachgebiets Verkehrswesen der Universität Kaiserslautern No. 24

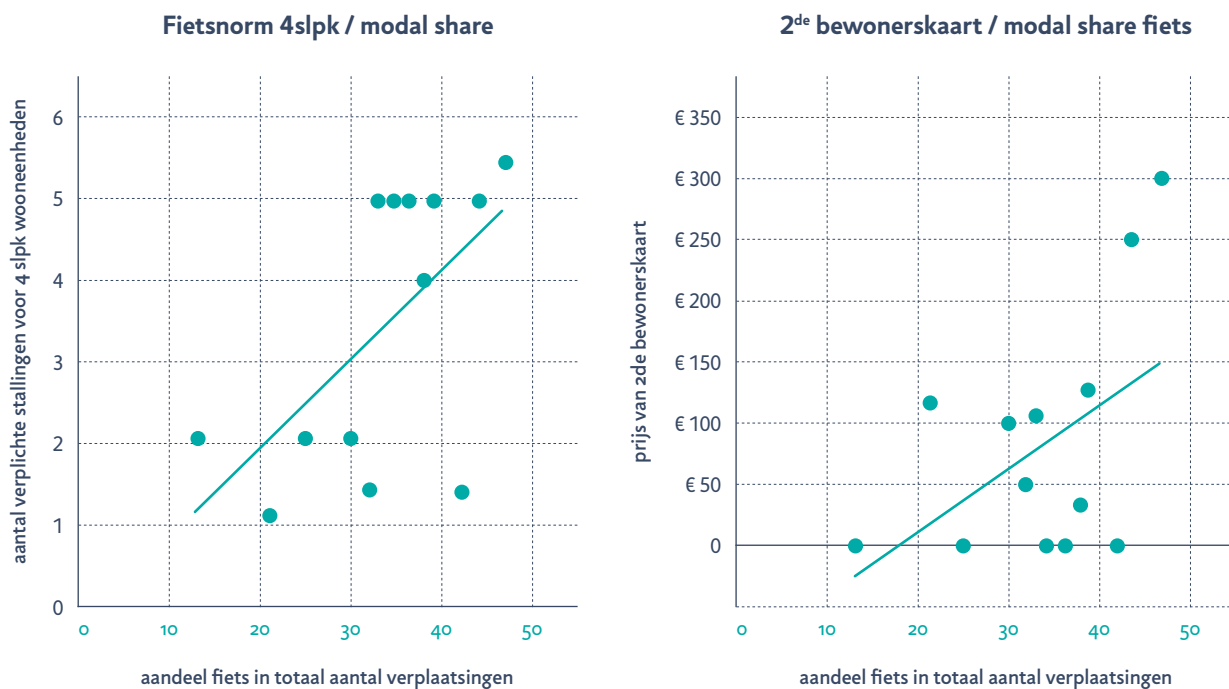
24 ECF, (2018), Making Buildings Fit for Sustainable Mobility, Comparing Regulations for Off-Street Bicycle and Car Parking in Europe, p. 16



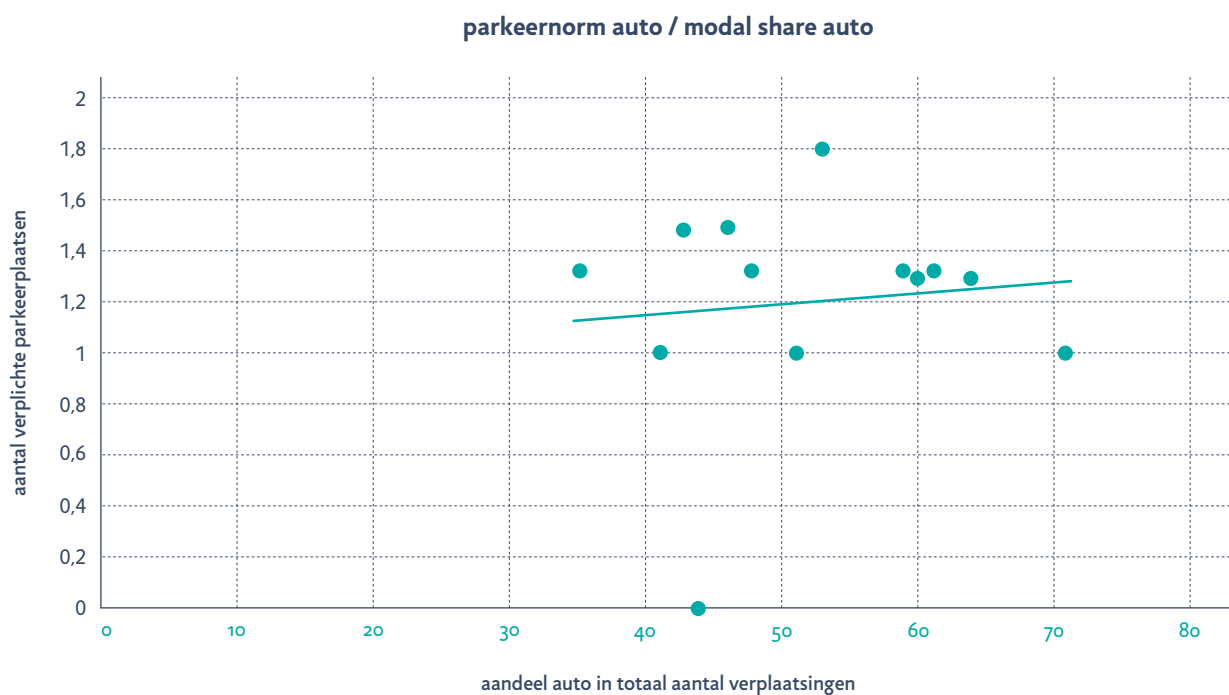
Voor Vlaanderen toont onderzoek van Fietsberaad Vlaanderen aan dat in de centrumsteden er eveneens een duidelijk verband bestaat tussen een (hoge) fietsstallingsnorm en (hoog) fietsgebruik. Dit verband is weergegeven in de onderstaande figuur. Ook is er een verband tussen de kosten voor de tweede bewoners-

kaart (voor het parkeren van de auto) en het fietsgebruik.

Een verband tussen parkeernorm en autogebruik (modal split) in de Vlaamse centrumsteden is minder uitgesproken.



Figuur 5: Verband tussen fietsaandeel in de modal share met enerzijds de fietsstallingsnorm in grote wooneenheden (pull) en anderzijds de kostprijs van de tweede bewonerskaart (push) telkens in de Vlaamse centrumsteden



Figuur 6: Verband tussen parkeernorm auto en autogebruik in Vlaamse centrumsteden



## Van voertuigbezit naar deelmobiliteit

Onderzoek in o.a. Duitsland<sup>25</sup> leert dat zowel station-based als free-floating autodelen leidt tot minder autobezit (gezinnen die geen of minder wagens kopen of bestaande wegdoen) en minder autogebruik. Autodelen met vaste staanplaats (parkeerplaats) heeft een veel groter effect op autobezit dan free-floating systemen. In steden waar beide systemen worden aangeboden, is het effect het grootst, beide systemen kunnen elkaar dus versterken. Het effect op autobezit is ook groter als gebruikers de kwaliteit van mogelijkheden om te fietsen en van het openbaar vervoer hoger inschatten. Voertuigbezit overbodig maken kan het ultieme doel worden van MaaS: Mobility as a Service. Daarbij wordt onder de vorm van een app een scala aan mobiliteitsdiensten aangeboden bestaande uit het klassieke openbaar vervoer en vaak innovatieve deelsystemen gaande van deelwagens en deelfietsen (zowel klassieke fietsen als cargobikes en e-bikes, ...), tot e-steps en e-scooters, in

een geïntegreerd platform. Geavanceerde systemen laten behalve reisplanning ook betaling vanuit één systeem toe. De Finse hoofdstad Helsinki was en is de MaaS-pionier.<sup>26</sup> In eigen land is vooral Stad Antwerpen pionier: in 2019 ontving de stad de CIVITAS Award voor 'Citizen and Stakeholder Engagement' voor het project Slim naar Antwerpen.

Momenteel vind je autodeelsystemen nagenoeg alleen in steden, aanvankelijk zelfs alleen in de grotere steden. Buiten de steden zijn ze veelal beperkt tot initiatieven van groepen bewoners (soms maar niet alleen verbonden aan cohousingprojecten), het gaat dan meestal om p2p-systemen, een of meerdere auto's die door de groep worden gedeeld. De publieke systemen (zoals Cambio, Poppy, ...) zullen altijd minimale inwonersaantallen en inwonersdichtheid vergen om te kunnen functioneren.

Een al iets oudere doorgedreven autoarme wijkontwikkeling is het GWL-terrein, **een brownfieldproject in Amsterdam West**, op 3 km van het centrum. Het werd gerealiseerd in 1998. Het project omvat 600 woningen. De parkeernorm bedraagt er 0,2 parkeerplaatsen per woning. Opvallend is het hoge aandeel autodelen (26% van de gezinnen maakt er gebruik van), en – niet echt een verrassing in Amsterdam – het hoge fietsgebruik (50% van de verplaatsingen). Er wordt ook veel gewandeld (30% van de verplaatsingen). De bewoners gebruiken de auto voor maar 6% van hun verplaatsingen.

25 Flemming Giesel\*, Claudia Nobis, (2016), *The Impact of Carsharing on Car Ownership in German Cities*

26 <https://www.eltis.org/discover/news/how-helsinki-became-mobility-service-leader>

**Bremen is een pioniersstad** op het vlak van autodelen. Al in 1990 startte er een kleinschalig project. Vanaf 2003 werd er met één privaat bedrijf samengewerkt (Cambio). De stad opteert voor een station-based systeem omdat dat de duurzaamste mobiliteitsimpact heeft: 30% van de gebruikers heeft geen eigen wagen (meer). Het aantal gebruikers groeit jaar na jaar. Tegen 2020 worden er ongeveer 20.000 verwacht, dat vermindert de nood aan parkeerplaatsen met 6000. Het Cambio-concept van Bremen werd met succes gekopieerd in België. Naarmate Cambio ook in Vlaanderen en Brussel groeit, kan het autobezit er worden gereduceerd. In Bremen zijn er voor elke extra deelwagen die er werd geïntroduceerd 8 à 10 private wagens minder.

Deelauto's worden veel intensiever gebruikt dan wagens in individueel bezit, en dragen bovendien bij tot modal shift. Vandaar dat naargelang het type deelsysteem en ook afhankelijk van de lokale situatie wordt gesteld dat één deelwagen vier (bij free-floating systemen) à twaalf (bij station-based systemen) wagens vervangt. Diepgaandere studies tonen aan dat enige voorzichtigheid gewenst is om te bepalen met welke factor het aantal parkeerplaatsen kan verminderen. Onderzoek in Amsterdam toont aan dat één deelauto leidt tot ongeveer drie auto's minder in eigen bezit, en dat dus die verminderingfactor per deelauto bij een woningbouwproject kan worden toegepast.<sup>27</sup>

Deelfietssystemen zijn vrij nieuw, pionier in ons land was Blue-mobility (met NMBS als een van de aandeelhouders) – die het systeem van de Blue-bikes uitrolde aan treinstations vanaf 2011. Het ging om een 1000-tal fietsen aangeboden in de 35 grootste stations. Het aanbod werd stap voor stap uitgebreid, vanaf 2012 ook met elektrische fietsen. De grotere capaciteit leidde telkens vrij snel tot een toename in gebruik. In 2018 waren er op 60 locaties Blue-bikes beschikbaar en werden er om en bij de 224.000 ritten gemaakt. De impact van Blue-bike beperkt zich niet alleen tot het faciliteren van binnenstedelijke verplaatsingen. Blue-bike wordt in 93% van de gevallen gebruikt in combinatie met het openbaar vervoer. 28% van de gemaakte Blue-bikeverplaatsingen is ter vervanging van een verplaatsing die voordien volledig per auto werd gedaan in de first en last mile van de

verplaatsing. Daarmee bespaarde de beschikbaarheid van Blue-bike in totaal minstens 62.690 autoverplaatsingen in 2018.<sup>28</sup> Zeven op de tien gebruikers ontlenen een fiets in een andere provincie dan die waarin ze wonen.

In 2018 namen De Lijn en Cambio het systeem over in Vlaanderen. Het zal ook aan De Lijn-haltes verder worden uitgerold. Ongetwijfeld zal dat worden gelinkt met het concept van mobipunten<sup>29</sup>, waarbij ook wordt gekeken naar de integratie van een logistiek ophaalpunt. Blue-bike speelt daarop in: zo kunnen ook centrale openbaarvervoerhaltes op belangrijke regionale buslijnen uitgroeien tot mobiliteitsknooppunten en een eerste stap zijn in de richting van Mobility as a Service die ruimer verspreid is dan in de steden.

Blue-bikes zijn zogenoemde back-to-one-systemen: je moet de fiets terugbrengen naar het vertrekpunt. In Antwerpen en Brussel zijn ook back-to-many-systemen (ook wel stedelijke station-based systemen) ingevoerd, ongeveer gelijktijdig met het Blue-bike-systeem, nl. in 2011. Ook deze systemen kenden een sterke groei: het aantal gebruikers steeg sterk naarmate de systemen verder werden uitgebouwd. Het dagrecord van het Antwerpse Velo staat op 26.850 ritten (vrijdag 21 juni 2019). De deelfietsen worden intens gebruikt, elke fiets doet circa 4,5 ritten per dag.

Dat geeft aan dat deelfietssystemen ook kunnen tegemoetkomen aan het fietsstallingprobleem. Met minder

27 inno-V-adviseurs. (2006), De deelauto in de binnenstad van Amsterdam, p. 22: [http://epomm.eu/maxeva/uploads/Autodelen\\_Amsterdam\\_2006\\_innov.pdf](http://epomm.eu/maxeva/uploads/Autodelen_Amsterdam_2006_innov.pdf)

28 <https://www.blue-bike.be/nl/nieuws-en-acties/vraag-naar-blue-bikes-2018-gestegen>

29 <https://www.mobipunt.be>

plaatsen kunnen meer ritten worden gerealiseerd. In Antwerpen deed 9% van de gebruikers van Velo zijn eigen fiets weg, 18% had geen eigen fiets toen ze Velo begonnen te gebruiken.

Bovendien zorgen ze zowel voor last mile- en first mile-ritten (vooral naar treinstations) als voor volledige verplaatsingen in de stad voor een modal shift, en dus minder parkeerdruk (tenminste in de mate dat er minder bezoekers naar de stad met de wagen komen en er parkeren).

Sinds enkele jaren deden ook free-floating deelfiets-systemen hun intrede. Behalve in de grote steden vind je ze o.a. in Mechelen, Kortrijk en Hasselt en Genk. Vooral Antwerpen kent de problematiek van hinderlijk

achtergelaten deelfietsen op trottoirs en pleinen. De stad is in sommige zones beperkte plekken beginnen aan te duiden waar ze kunnen worden gestald, ook voor deelsteps geldt deze regeling. Gent werkt met een systeem van droppunten (max. 100 m wandelafstand nodig tot bestemmingsadres) waar je de fietsen kunt achterlaten. Dat kan worden beschouwd als een tussenoplossing tussen de fysieke stations voor deelfietsen en de free-floating systemen.

Uit bovenstaande bespreking blijkt dat deelmobiliteit – m.u.v. bijvoorbeeld enkele Blue-bike-stations een stedelijk fenomeen is in Vlaanderen. Door mobipunten te voorzien in de hele regio zullen de vervoerregio's in de nabije toekomst een instrument in handen hebben om ze ook buiten die stedelijke gebieden te verspreiden.



## Naar flexibel en gedeeld ruimtegebruik

Waar parkeervoorzieningen op privaat domein veelal aan één bepaalde functie waren gebonden, tracht men er nu flexibeler mee om te gaan door ze meervoudig in te zetten. Zo worden de parkings van enkele grootwarenhuizen in Antwerpen 's avonds en in het weekend vaak ingezet als P+R voor evenementen (bijv. in het Sportpaleis). Parkings van supermarkten kunnen tijdens de sluitingsuren dienen als bewonersparking voor de buurt.

Omgekeerd kan men straten op bepaalde momenten parkeervrij houden: voor de wekelijkse markt is dat in vele gemeenten in Vlaanderen al langer ingeburgerd. In Kopenhagen maakt men sommige schoolstraten parkeervrij tijdens de uren dat kinderen van en naar school komen.

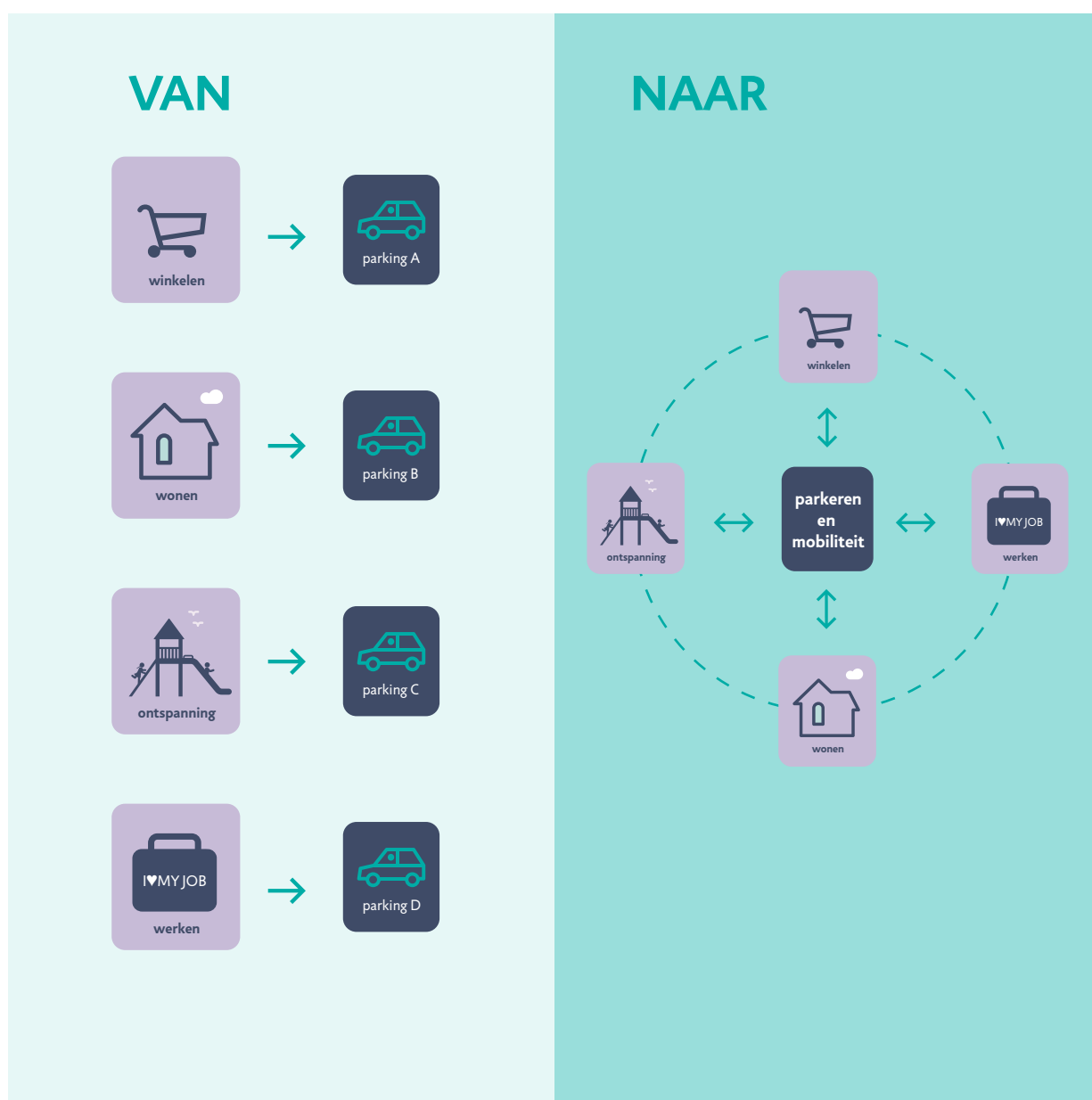
Bij grote nieuwbouwprojecten creëert men soms meer plaatsen (veelal in ondergrondse parkings) dan er uiteindelijk nodig zijn voor de bewoners, om ze te kunnen inschakelen voor de ruimere buurt. In straten in de buurt kunnen dan parkeerplaatsen verdwijnen. Onder de term 'POET-principe' (parkeren op eigen terrein)<sup>30</sup>

30 Het POET-principe staat omschreven onder art. 30 §1 van de Bouwcode van Stad Antwerpen, Goedgekeurd dd. 09.10.2014

wil de Stad Antwerpen dat in de binnenstad toepassen. Dit principe kan ook gradueel in de tijd worden toegepast. Naarmate de modal shift zich verder doorzet en in de toekomst minder bewoners een eigen auto willen bezitten (omdat er meer deelauto's ter beschikking komen, het openbaar vervoer en fietsvoorzieningen beter worden uitgebouwd, ...) kunnen wagens van mensen uit de ruimere buurt dan parkeerplaatsen (op eigen terrein) innemen. In het project Ecowijk Gantoise onderzoekt de Stad Gent of die filosofie er kan worden toegepast. Van belang is dat deze parking rechtsreeks toegankelijk is vanaf de straat, zonder de hal van de appartementen

te hoeven betreden. Ook moet worden nagedacht over de beheersstructuur van een dergelijke parking, die niet alleen voor de (appartement)bewoners toegankelijk is. Mogelijk kan de gemeente daarbij een rol spelen.

Bij sportterreinen en parken en in meer landelijke gemeenten opteert men vaak voor met gras begroeide, waterdoorlatende bestrating van de parking (grasdallen), om zo de natuurlijke bodemfunctie (waterdoorlatendheid, planten) zoveel mogelijk te verzoenen met de parkeefunctie.



Figuur 7: Evolutie monofunctioneel gericht parkeren naar parkeren gericht op meerdere functies. Bron: Cityparking in Europe, 2004





# Evolutie van stallingsnormen en parkeernormen in Vlaanderen

Stallingsnormen en parkeernormen zijn een bevoegdheid van de gemeenten en kunnen worden vastgelegd of alleszins worden toegepast in het stedenbouwkundige beleid. Ook voor het parkeren op openbaar domein kan de gemeente via aanvullende reglementen een visie opmaken en een beleid ontwikkelen. Op Vlaams niveau zijn er wel enkele richtinggevende kaders ontwikkeld.

## Vlaams beleid

Het huidige parkeer- en fietsenstallingsbeleid op Vlaams niveau zit vooral vervat in twee documenten: het *Vademecum duurzaam parkeerbeleid (2007)*<sup>31</sup> en ook in het *Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (2018)*<sup>32</sup> behandelt de parkeeropgave bij een project.

Het *Vademecum duurzaam parkeerbeleid* – ondertussen meer dan tien jaar oud – wil de link leggen met de opmaak van gemeentelijke mobiliteitsplannen. Het bevat een methode om de parkeerbehoefte te bepalen. Daarbij wordt vertrokken van een reeks achtergrondgegevens (modal split, autobezit, ...). Vertrekkende van

31 <https://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/parkeerbeleid/index.php>

32 <https://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/mober/richtlijnenboek-2018.pdf>

een reeks parkeerkencijfers voor woningen beveelt het een maximum- en minimumwaarde voor de parkeernorm aan. De normen liggen hoger voor gemeenten in het buitengebied t.o.v. die in stedelijk gebied. Binnen de gemeenten wordt onderscheid gemaakt tussen normen voor de centrumgebieden en de rand en die voor de overgangsgebieden errond, als derde categorie worden gebieden die daarbuiten vallen (restcategorie) beschouwd. Vanzelfsprekend liggen de aanbevolen normen in de centrumgebieden het laagst. Er worden ook verschillende normen vermeld voor woningen en appartementen kleiner dan 150 m<sup>2</sup> en voor diegene die groter zijn dan 150 m<sup>2</sup>.

De veel recentere MOBER-richtlijnen bevatten een uitgewerkte methode om de parkeerbehoefte van plannen en projecten van een zekere omvang te bepalen. De richtlijnen gelden niet alleen voor het MOBER (mobiliteitseffectenrapport), dat moet worden opgemaakt bij grotere projecten, waarvan de ondergrens bepaald is in het Besluit van de Vlaamse Regering (BVR) van 27.11.2015. Het gaat daarbij bijv. om projecten met minimaal 200 parkeerplaatsen en woonprojecten met minimaal 250 woongelegenheden. Bij kleinere projecten (ondergrens niet vastgelegd, veelal activiteiten vanaf 50 parkeerplaatsen, 100 woningen) volstaat een lichtere studie, een mobiliteitstoets. Bij grote projecten met belangrijke milieu-impact vormt het mobiliteitseffectenrapport een deel van het MER, daarvoor zijn specifieke richtlijnen geldig.



De ontwikkelde methode voor MOBER's is gebaseerd op de berekening van de attractie (in termen van aantal verplaatsingen per dag) van een project of plan. Daarvoor vertrekt men van een aantal Nederlandse kencijfers van de verkeersgeneratie per oppervlakte-eenheid van een type activiteit (bijv. hoeveel verplaatsingen er plaatsvinden per m<sup>2</sup> kantooroppervlakte), de verwachte tijdsverdeling van deze verplaatsingen en de verwachte modal split. Op basis daarvan wordt de maatgevende hoeveelheid autoverkeer, maar ook de gewenste omvang van de parkeervoorzieningen berekend. Vervolgens worden de gegenereerde mobiliteitseffecten getoetst aan de draagkracht van de verkeersomgeving, bijvoorbeeld wat het extra verkeer betekent voor de afwikkeling van het verkeer op de kruispunten in de omgeving. Het interessante aan deze methode is dat niet wordt gewerkt op basis van algemene parkeer- of fietsstallingsnormen, maar dat kenmerken van de voorziene activiteit in het plan of het project en van de omgeving (bijv. de bereikbaarheid met de verschillende vervoersmodi van de locatie in kwestie) de omvang bepalen van de parkeer- en stallingsvoorzieningen die wenselijk zijn voor een specifiek plan of project. Op basis van deze richtlijnen kunnen dan ook geen richtwaarden voor ruimer geldende parkeer- of stallingsnormen worden vooropgesteld.

Maar wanneer in een gebied ruime minimumparkeernormen – bijv. in de bouwcode – vastgelegd zijn waarvan niet mag worden afgeweken, is er de ruimte om in een MOBER een beperkter parkeervolume voor te stellen op maat van het project (bijv. specifieke doelgroep met laag autobezit wanneer het om huisvesting gaat of een activiteit die weinig autoverkeer aantrekt zoals een hotel dat zich richt op zeelui of luchtvaartpersoneel) of op basis van het bereikbaarheidsprofiel van de locatie (bijv. een zone met hoge congestiegraad van het autoverkeer waar bijkomend autoverkeer ongewenst is).

# Uiteenlopende en veranderende normen in Vlaamse steden

In het voorjaar van 2019 deed Fietsberaad Vlaanderen een bevraging naar de parkeer- en stallingnormen die worden gehanteerd in de centrumsteden in Vlaanderen. Op Gent na hanteren alle steden alleen minimumnormen, Gent heeft dus ook een maximumnorm, met name voor het centrumgebied. In Leuven is de minimumnorm niet van toepassing in het kernwinkelgebied voor gesloten bebouwing met de voorgevel op of tegen de rooilijn.

Uit de resultaten van de bevraging blijkt dat de parkeernormen nogal uiteen liggen en zeker niet te verklaren zijn vanuit de grootte van de stad. De historiek van deze normen in elke stad en de beleidsvisie zijn bepalender. Zo hanteert de stad Antwerpen (met veel beter uitgebouwde alternatieven op het vlak van openbaar vervoer en deelmobiliteit) een hogere parkeernorm bij woonprojecten met meer dan 5 woningen (afhankelijk van de grootte van 60 m<sup>2</sup> of meer tussen 1,35 en 1,80 pp/wooneenheid) dan bijv. Kortrijk (1,33 pp/wooneenheid). Ook het beleid t.a.v. bewonersparkeren verschilt: vele steden hanteren voor de eerste bewonerskaart een nultarief, voor de tweede kaart worden – niet in alle steden evenwel – veelal wel kosten aangerekend. De tarieven zijn zeer verschillend, soms eerder symbolisch (50 euro/jaar

voor tweede kaart in Kortrijk) soms wel substantieel (300 euro/jaar voor de tweede kaart in Leuven).

Wat opvalt bij de bevraging van de betrokken diensten is bovendien dat in nagenoeg alle centrumsteden er momenteel processen bezig zijn om de normen te herzien of minstens bij te stellen. Het werken aan een sterkere band tussen parkeernorm en de mobiliteitsvisie (om te streven naar modal shift) is er de rode draad bij. Een verlaging van de normen – minstens in een aantal multimodaal ontsloten gebieden in deze steden – is te verwachten.







# Leuven is een van de centrumsteden die werken aan de herziening van de parkeer- en stallingsnorm.

Het stadsbestuur stelt aan de hand van de lopende ontwikkelingen vast dat er grote verschillen optreden tussen projecten in de binnenstad en deze erbuiten. Het wagenbezit is erg afhankelijk van de locatie van het project en bijgevolg is het zeer moeilijk om eenzelfde norm op te leggen voor verschillende projecten.

Huidige parkeerverordening voldoet niet meer aan de noden van vandaag. De conclusie zou dus kunnen zijn dat de locatie van het project moet worden meegenomen in de op te leggen norm.

Een aantal pistes die momenteel onderzocht worden:

- Voor elke aanvraag moet een mobiliteitsnota opgemaakt worden, waarin de aanvrager zelf aantoont hoeveel parkeerplaatsen ze nodig hebben. Deze werkwijze is tijdrovend, zowel voor de aanvrager als de stad.
- Werken met een vaste parkeernorm, maar de aanvrager mag afwijken van de verordening. Deze werkwijze biedt flexibiliteit, maar is ook tijdrovend. Daarenboven is het niet duidelijk welke criteria de stad dan moet hanteren om afwijkingen al dan niet toe te staan.
- Werken met een gebiedsgerichte aanpak. Deze werkwijze vergt nog veel onderzoek om bepaalde gebieden/zones af te bakenen en hangt erg nauw samen met het parkeerbeleidsplan.

Naast normen, kan per vergunningsaanvraag de koppeling worden onderzocht tussen het aantal opgelegde parkeerplaatsen en het afleveren van bewonerskaarten. Daardoor kunnen projecten die minder parkeerplaatsen realiseren dan de opgelegde norm, hun recht op bewonerskaarten verliezen.

Het zijn enkele denk pistes die de stad Leuven verder moet uitwerken in samenspraak met het uitrollen van haar parkeerbeleid.



Ook normen voor fietsstallingen lopen uiteen bij de centrumsteden. Sommige steden leggen bij eengezinswoningen minimaal twee plaatsen op (Kortrijk, Roeselare), andere geen (Genk) of maken alleszins uitzondering voor eengezinswoningen in het centrum die op de rooilijn zijn gebouwd (Mechelen). Heel wat gemeenten hebben de norm afhankelijk gemaakt van het aantal slaapkamers: zo rekent Leuven bij het minimum van twee plaatsen een extra plaats aan per slaapkamer, Sint-Niklaas heeft een soortgelijke regel met een extra plaats per slaapkamer, maar vertrekt met minimaal één stallingsplaats per woning. Een interessante benadering is ook het rekenen met één te voorziene fietsstallingsplaats per hoofdkussen dat in de plannen voorzien is (Turnhout).

Het is interessant om vast te stellen dat alle centrumsteden die meewerkten aan het onderzoek ook minimumnormen hebben voor fietsstallingen bij functies die verkeer aantrekken zoals kantoren, groot- en detailhandel, scholen e.d. Naast absolute aantallen (die van stad tot stad verschillen: Genk vraagt 0,6 stallingen per

100 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlakte bij handelsvestigingen, in Antwerpen en de meeste andere steden is dat 2 stallingen per 100 m<sup>2</sup>) zijn er andere interessante benaderingen zoals die van Sint-Niklaas (minstens eens zoveel fietsstallingen als er autoparkeerplaatsen zijn), Turnhout (minder ambitieus: minstens evenveel fietsstallingen als parkeerplaatsen) en Genk (specifieke berekening per project).

Opmerkelijk is eveneens dat Leuven stallingsnormen oplegt voor 'buitenmaatse' fietsen, zowel bij grotere woningbouwprojecten als voor handelsvestigingen.

Ook de toegankelijkheid en de precieze locatie van de stallingen wordt in de voorgestelde stallingsnormen behandeld. In het rapport Buurfietsenstallingen stelt Fietsberaad Vlaanderen op basis van een survey dat driekwart van de regelmatige gebruikers gemiddeld niet verder dan 157 meter gaat tussen woning en fietsstalling. De stad Gent hanteert een afstandsnorm van maximaal 100 meter.<sup>33</sup>

33 Fietsberaad Vlaanderen, (2017), Rapport Buurfietsenstallingen



# Relatie met straatparkeren en stallingsbeleid in publieke domein

In zones onder hoge parkeerdruk gelden bepalingen die ook bewonersparkeren uitsluiten, althans voor een lange periode (bijv. door blauwe zone) of erg duur maken (betaald parkeren d.m.v. parkeermeters). Door middel van een vergunningensysteem wordt voor de bewoners in die zones dan een uitzondering gemaakt op deze be-

perkingen, soms geldt de uitzondering niet in bepaalde straten. Zo sluit Antwerpen drukke winkelstraten uit van gratis parkeren voor bewoners met een bewonerskaart, terwijl ze in achterliggende woonstraten niet hoeven te betalen aan de parkeermeter of de parkeerschijf niet hoeven te zetten (naargelang de regeling die er geldt).

## Regeling van bewonersparkeren

Als het aantal parkeerplaatsen op straat voor bewoners niet goed wordt gemanaged, komt een sturende parkeernorm bij woningen in het gedrang. Een beperkter aantal parkeerplaatsen op privédomein brengt dan overlast mee voor het straatparkeren. Onevenwicht in vraag en aanbod op straat zorgt voor lange parkeerzoektijden. Het uitdelen van 'gratis' bewonersvergunningen – meer dan er parkeerplaatsen in de omgeving beschikbaar zijn – is lange tijd schering en inslag geweest in Vlaamse steden. Dat staat niet alleen een stringentere regeling om bijkomende parkeerplaatsen te creëren in de weg (via een krappere norm), het leidt er ook toe dat het bestaande aanbod op privéterrein en van garages in woningen onderbenut wordt. In vele steden is dat laatste een 'bekend' probleem, maar in weinige gevallen is het echt in kaart gebracht. Ook beperkt het de mogelijkheid om het straatparkeren om te wisselen naar meer ruimte voor publieke fietsstallingen.

In de Elisabethwijk heeft de stad Sint-Niklaas vraag en aanbod wel geïnventariseerd: in de wijk zijn er 953 parkeerplaatsen op straat, er werden 1337 bewonerskaarten vergund, dat is 40% meer dan er plaatsen beschikbaar zijn. Die parkeerplaatsen nemen nu al 27,5% van het openbaar domein in. Daartegenover staat dat er nog meer (1175) parkeerplaatsen in de wijk zijn (parkings, garages). Interessant is dat de stad niet alleen de bezettingsgraad op straat liet onderzoeken (zoals te verwachten zijn 's avonds nagenoeg alle straten volzet en kampen verschillende straten met een bezetting van +100%, d.w.z. dat er illegaal wordt geparkeerd). Vraag is of de privéparkeerplaatsen er niet nuttiger kunnen worden ingezet: 's avonds de parkings verbonden aan winkels en scholen laten gebruiken door bewoners. Mogelijk zijn er ook bewoners die hun garage niet als parking benutten, het feit dat de eerste bewonerskaart per gezin bijna gratis is (5 euro voor 3 jaar) maakt dat er alleszins geen incentive is om zuinig te zijn met de aanvraag ervan.

Een bekend voorbeeld van de toepassing van een lage parkeernorm is **de wijk Vauban in Freiburg** (gerealiseerd in 2010). De ratio aantal parkeerplaatsen/woningen bedraagt er minder dan 0,5. Sommige delen van de wijk zijn 'parkeervrij' (parkeren kan in parkeergebouwen aan de rand), in sommige delen van de wijk is een beperkt aantal parkeerplaatsen op straat voorzien. Bezoekers maken tegen betaling gebruik van dezelfde voorzieningen. Bewoners van de 'parkeervrije' blokken moeten ofwel een wettelijk contract ondertekenen met een speciaal gecreëerde 'Carfree Living Association' en akkoord gaan om geen auto te bezitten, ofwel een ruimte kopen in een van de twee garages aan de rand van de wijk. Bijna alle bewoners van de 'parkeervrije' blokken wonen dicht bij een tramhalte dan bij een van de parkeergarages, waardoor de modale keuze en het al dan niet willen bezitten van een auto wordt beïnvloed (het autobezit bedraagt er minder dan een derde van het Duits gemiddelde). Veel bewoners maken ook gebruik van deelauto's.

Het project **Paterskerk in Sint-Niklaas** omvat een nieuwbouwproject dat past in het grootstedenbeleid.<sup>34</sup> In dat project wordt gestreefd naar vernieuwende manieren van wonen. Er is gekozen voor sociale huisvesting en een vorm van coöperatief wonen. In de originele voorwaarden stonden de klassieke parkeernorm van de stad (tussen één parkeerplaats per drie of één parkeerplaats per twee wooneenheden, afhankelijk van de locatie voor sociale huisvesting en één op één voor meergezinsbouw). Maar door de hoge energie-eisen en de beperkte budgetten waarover zulke initiatieven beschikken, werd aan de stad gevraagd om de parkeernorm te laten varen. Veel (toekomstige) bewoners hebben geen auto was het argument. Moeilijkheid is dat het project gesitueerd is in de Elisabethwijk waar de parkeerdruk hoog is.

Daarom opteert het stadsbestuur voor volgende modaliteiten:

- 1) De nieuwe woningen zullen op een apart adres worden ingeschreven (nieuwe straatnaam). Deze straatnaam wordt niet opgenomen in de blauwe zone en dus komen de bewoners niet in aanmerking voor een bewonerskaart en kunnen ze binnen de gecontroleerde uren niet parkeren in de omliggende straten.
- 2) Aan bouwheren wordt gevraagd om autodelen aan te bieden mét abonnementsformule om de drempel tot gebruik te verlagen (het abonnement is beperkt in tijd).
- 3) Ook de private parkings die in het weekend en 's avonds leegstaan en waarin de stad een rol wil opnemen (beheer privaat parkeerdomein) om deze parkings ter beschikking te stellen van de buurt, komen niet in aanmerking voor deze nieuwe bewoners. Er wordt aan de huidige buurtbewoners gevraagd om een bewonerskaart in te leveren om een gegarandeerde parkeerplaats in de 'private' parkings te krijgen. Dat wordt opgenomen in het huurcontract tussen stad en huurder. De slaagkansen en werkwijze zullen zeker goed opgevolgd en geëvalueerd worden.

Een nieuwe beleidsregel die de stad **Amsterdam** hanteert, is dat alle nieuwbouw wordt uitgesloten van parkeervergunningverlening. Het nieuwe beleid start op het moment van de vaststelling van de Nota Parkeernormen en geldt voor alle nieuwbouw van zowel woningen, als kantoren als voorzieningen. De uitsluiting van parkeervergunningverlening geldt ook voor nieuwbouw in gebieden die op dit moment nog geen betaald parkeren hebben. Nieuwbouwadressen in deze gebieden worden geregistreerd. Bewoners en werknemers van deze adressen komen bij invoering van betaald parkeren niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Bij nieuwbouw in die delen van de stad waar het parkeren door een blauwe zone met ontheffingen is geregeld, wordt de nieuwbouw uitgesloten van een ontheffing om in de blauwe zone te parkeren.

Uitsluiting van nieuwbouw vindt plaats door een zogenoemd nulplafond in te stellen. De gemeente heeft in de parkeerverordening al de mogelijkheid om parkeervergunninggebieden in te stellen met een zogeheten nulplafond. In deze (deel)vergunninggebieden worden geen bewonersvergunningen en geen bedrijfsvergunningen verstrekt. Gehandicaptenparkeervergunningen, mantelzorgvergunningen en bezoekersvergunningen worden wel gegeven.

De gemeente kan afwijken van de beleidsregel, als er bij de nieuwbouw geen eis is voor parkeerplaatsen op eigen terrein en de parkeerdruk in de buurt dat toelaat. Er geldt ook een uitzondering voor huurders van sociale huurwoningen die worden gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Voor hen blijft hun al geldige parkeervergunning van kracht.

34 <https://www.sint-niklaas.be/onze-dienstverlening/bestuur-en-participatie/projecten/paterssite>

Hoewel het niet systematisch gedocumenteerd is, is het genoegzaam bekend dat in veel stedelijke en voorstedelijke wijken zich een dergelijk onevenwicht voordoet. Dat vertaalt zich dan in lange parkeerzoektijden. 'Gratis' parkeren is in wijken onder parkeerdruk dus een illusie; bewoners (en bezoekers) 'betalen' er in parkeerzoektijd. En investeringen in garages worden niet benut voor het doel waarvoor ze werden vergund en gebouwd (bijv. omdat ze als opslagruimte worden gebruikt).

En hypothekeert het hanteren van een lage parkeernorm bij nieuwbouw.

Onderstaand overzicht geeft een inzicht in het uiteenlopende beleid dat Vlaamse steden voeren omtrent de prijszetting voor een bewonerskaart. Als referentiekader zijn ook de tarieven vermeld van enkele buitenlandse steden die expliciet inzetten op een push-pullbeleid voor een verschuiving naar een duurzamere mobiliteit.

### Bewonerskaarten: prijs per jaar

| Stad                    | 1ste kaart         | 2de kaart |
|-------------------------|--------------------|-----------|
| Aalst                   | € 31,50            | € 120     |
| Aachen                  | € 30               | € 30      |
| Antwerpen               | gratis             | gratis    |
| Asse                    | € 25               | € 25      |
| Blankenberge            | € 125              | € 125     |
| Brussel                 | € 10               | € 50      |
| Diepenbeek              | € 50               | € 200     |
| Gent                    | gratis             | € 250     |
| Kortrijk                | gratis             | € 50      |
| Izegem                  | € 60               | € 120     |
| Leuven                  | € 60               | € 300     |
| Mechelen                | gratis             | gratis    |
| Stockholm centrum (SE)  | € 1225             | € 1225    |
| Turnhout                | gratis             | € 125     |
| Sint-Niklaas            | € 5 (voor 3 jaar)  | € 105     |
| Utrecht centrum (NL)    | € 343 (wachtlíjst) | geen      |
| Zurich blauwe zone (CH) | € 293              | € 293     |

Tabel 1: Bewonerskaarten: prijs per jaar.

Bronnen: Bevraging Centrumsteden Fietsberaad Vlaanderen. (2019), <https://parkeren.be> (geraadpleegd 18.11.19)

<https://parkering.stockholm/betala-parkering/taxemraden-avgifter/> (geraadpleegd 17.11.19)

[https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/dav/parkkarten\\_bewilligungen/parkkarten\\_beziehen/parkkarte\\_anwohner/anwohnerparkkarte.html](https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/dav/parkkarten_bewilligungen/parkkarten_beziehen/parkkarte_anwohner/anwohnerparkkarte.html) (geraadpleegd 18.11.19)

[http://aachen.de/DE/stadt\\_buerger/verkehr\\_strasse/clevermobil/parken/bewohnerparken/index.html](http://aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/clevermobil/parken/bewohnerparken/index.html) (geraadpleegd 18.11.19)

De stad Londen (33 boroughs) deed in 2004 een radicale omslag van parkeerminima naar -maxima, waarbij gevolg werd gegeven aan nieuwe richtlijnen van de Britse regering in de Planning Policy Guidance Transport. Een onderzoek over 216 projecten die sindsdien werden ontwikkeld, leert dat een kwart ervan helemaal

geen parkings meer voorzag. Gemiddeld werden er 0,63 parkeerplaatsen per wooneenheid gebouwd. Maar 52% van de voorziene maximumnorm werd gerealiseerd. Na de hervorming daalde het parkeeraanbod van 94% naar 52% van het aantal dat vereist zou geweest zijn bij de vroegere minimumnorm.<sup>35</sup>

## Bezoekersparkeren

Veel steden hebben een doordachte strategie om bezoekers op te vangen in parkeergebouwen en (ondergrondse) parkings. Bezoekers worden ernaartoe geleid door een parkeerroutesysteem. Ook kleinere gemeenten trachten veelal gegroepeerd parkeren op parkeerterreinen of pleinen aan te bieden.

Grotere steden hebben bovendien een systeem van P+R's en bouwen die verder uit om de parkeer- en verkeersdruk in het centrum te verminderen. Heel wat steden combineren dat bovendien met een regulering gericht op selectieve toegankelijkheid. Steden als Gent, Mechelen, Leuven en Brugge hebben een circulatieplan dat het verkeer maar in bepaalde delen van de binnenstad toelaat. In het buitenland zijn er heel wat steden die toegang tot de stad beperken met camera's en alleen vergunninghouders als bewoners, leveranciers, gezondheidswerkers e.d. Sommige steden voeren die selectiviteit voor doelgroepen ook door bij het straatparkeren. Bewoners kunnen dan – veelal tegen betaling – zo'n vergunning krijgen, soms ook bedrijven en behalve vaste andere doelgroepen kunnen eenmalige of vaste vergunningen worden aangevraagd. Heel wat Nederlandse steden hebben zo'n parkeervergunningensysteem ingevoerd. Ook in Elsene kun je een parkeerkaart voor bezoekers aanvragen via de site van de gemeente<sup>36</sup>. In

Deinze, België

Bij het nieuwe dienstencentrum van de stad **Deinze** werd geen plaats meer voorzien voor de wagens van burgemeester en schepenen of personeel. Er is alleen nog een ondergrondse garage voor de enkele dienstwagens die er nog zijn, en een grote fietsenstalling voor het personeel, bereikbaar via een helling en trap met fietsgoot. Er zijn ook een droogruimte en douches voorzien. Die fietsenstalling is overigens op vraag van de stad bij het uiteindelijke ontwerp een flink stuk groter geworden dan wat initieel uitgetekend was. Het personeel dat toch met de auto komt, kan parkeren op de gratis Brielpoortparking, die op enkele minuten stappen van het dienstencentrum ligt. Voor bezoekers werd tegenover het stadhuis (waar nu ook het mobipunt is) een zeer ruime overdekte fietsenstalling voorzien. Die fietsenstalling ligt vlak bij een parking in een blauwe zone die bezoekers dus ook kunnen gebruiken, maar de wandelafstand voor de fietsers is duidelijk de kortste. Bij die fietsenstalling werd ook een tweede Blue-bike-punt van de stad voorzien.

Brussel

Door het aantal parkeerplaatsen in kantoorgebouwen aan banden te leggen via quota probeert de **Brusselse** regering het gebruik van de auto voor woon-werkverkeer te verminderen. Bedrijven die meer plaatsen hebben dan is toegestaan door hun quotum hebben de keuze de 'overtollige' plaatsen te schrappen, ze om te vormen tot publieke parkeerplaatsen of ze te delen met de buurt. Wie dat niet doet, moet een milieuboete betalen.

35 Zhan Guo, (2016), From Parking Minimums to Parking Maximums in London, Access Magazine nr. 49

36 <http://www.elsene.be/site/531-Parkeerkaart-voor-bezoekers>



Vlaanderen is het exclusief voorbehouden van parkeerplaatsen voor doelgroepen – behalve voor mindervaliden – eerder uitzonderlijk. Leuven en Gent hebben wel in hun centra bepaalde parkeerplaatsen aangeduid die voorbehouden zijn voor vergunninghouders.

Het bestaande aanbod op privéterrein blijft veelal een blinde vlek in het parkeerbeleid. Nochtans is dat een belangrijke factor die bepalend is voor de modal split

van bestemmingsverkeer. Door fiscale maatregelen kan men de ombouw van deze parkeerplaatsen naar ander gebruik stimuleren. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heft een taks op privéparkeerplaatsen bij kantoren.

## Nederland

**In meerdere steden in Nederland** zijn in heel wat gebieden de straatparkeerplaatsen voorbehouden voor bewonersparkeren, of ruimer voor vergunninghouders. Ook bedrijven die er gevestigd zijn kunnen een vergunning krijgen om er te parkeren. Maar hoe zit het dan met bezoekers? Daarvoor kan wie in een 'bezoekersparkeerzone' gevestigd is een vergunning aanvragen. In veel steden kan dat via de site <https://bezoek.parker.nl>, waarvoor ook een app bestaat. Daarmee kan een bewoner een vergunning aanvragen voor een of meerdere auto's die bezoekers brengen. Het kenteken van de wagen(s) moet dan worden ingebracht, voor een vergunning die 4 uur geldig is. Daarvoor moet worden betaald (bijv. in Tilburg 6,95 euro). Indien de bezoeker(s) langer wil(len) blijven moet er een bijkomende vergunning voor 4 uur worden aangevraagd. In Arnhem geldt de bezoekersvergunning voor een pakket van 200 of 300 uur per jaar, naargelang de zone. Het pakket kost 21 euro, dat laat toe dat bezoekers gebruikmaken van betaalde parkeerplaatsen. Voor mantelzorgers kunnen bijkomende uren worden bekomen. Parkeernormen voor woningen – en het bestaande aanbod voor bewonersparkeren in garages – en het al dan niet stringente beheer van het bewonersparkeren op straat (beleid t.a.v. bewonerskaarten) werken als een interactief geheel. Een soortgelijke interactie bestaat tussen parkeernormen voor vestigingen die verkeer aantrekken – en het bestaande parkeeraanbod op privéterrein bij deze vestigingen – en het beleid voor het parkeren op publiek domein en in publiek toegankelijke parkings.



## Fietsstallingen voor bewoners en bezoekers

Door het toenemende fietsbezit kan ook het stallen van fietsen ongewenste effecten hebben: het kan bijdragen tot de verrommeling van het openbaar domein en hinderlijk worden voor voetgangers. Als fietsen kriskras worden achtergelaten bij een bestemming of tegen een gevel, kan dat de doorgang beperken voor mensen met kinderwagens, rolstoelen e.d. Hun mobiliteit komt in het gedrang en ze nemen onnodige risico's omdat ze zich op de rijbaan moeten begeven of moeten oversteken.

Het beleid en de eisen t.a.v. fietsstallingen bij woningen, winkels, stations e.a. is door Fietsberaad Vlaanderen al beschreven in aparte aanbevelingen.<sup>37</sup>

Een volgende stap die zou kunnen worden gezet, is deze stallingen in een stad of gemeente als een geïntegreerd systeem aanbieden, waarbij abonnees of eenmalige bezoekers via een smartcard toegang krijgen. Zo kan een netwerk van beveiligde fietsstallingen verspreid over het grondgebied van de gemeente worden aangeboden. Met de ontwikkeling van Velopark zet Fietsberaad Vlaanderen stappen in die richting.<sup>38</sup>



In de **Baskische stad Vitoria-Gasteiz** is een netwerk van beveiligde fietsstallingen in uitbouw. Het is een door de stad gesteund privé-initiatief. Wie zich inschrijft via de site krijgt via een code toegang tot de verschillende fietsstallingen, zowel in de eigen woonbuurt als in verschillende andere wijken. Zo zijn er ook in het centrum verschillende overdekte en beveiligde stallingen in het netwerk opgenomen. Een toegangsbewijs voor 1 dag kost 1 euro, bij gebruik van meerdere dagen loopt de kostprijs op. <https://www.vitoria-gasteiz.org/vgbiziz>

## Verordeningen of richtlijnen

Werken met verordeningen dan wel met niet-verordende richtlijnen heeft allebei voor- en nadelen. De meeste Vlaamse gemeenten leggen de normen vast in de bouwcode, een stedenbouwkundige verordening. Maar een verordening is weinig flexibel, waardoor maatwerk moeilijker wordt. De stad Turnhout werkt met richtlijnen, die laten een flexibelere toepassing op maat van een project toe. Mogelijk zwak punt is dat men dan minder

sterk zou kunnen staan wanneer bij onenigheid of verzet van een of meerdere omwonenden een beroepsprocedure wordt ingesteld tegen een opgelegde norm.

**In dit cahier stelt Fietsberaad Vlaanderen parkeer- en fietsstallingsnormen voor die zowel bij verordeningen als bij richtlijnen kunnen worden toegepast.**

37 <https://Fietsberaad.Vlaanderen.be/themas/fietsparkeren>

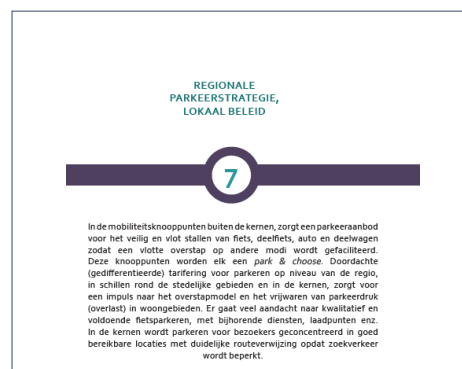
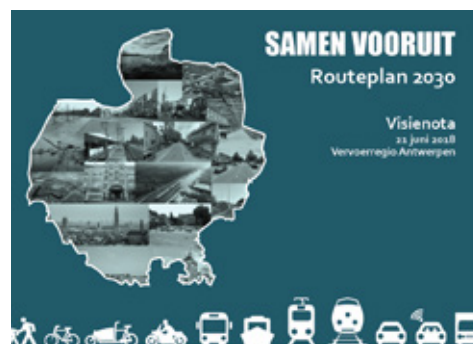
38 <https://www.velopark.be>





## Rol van de vervoerregio bij gemeenteverkoepelend parkeer- en stallingsbeleid

Met het nieuwe decreet inzake basisbereikbaarheid<sup>39</sup> van april 2019 wordt een belangrijke klemtoon van het mobiliteitsbeleid bij de vervoerregio's gelegd. Voor het parkeerbeleid, en zeker voor parkeer- en stallingsnormen, blijft de gemeentelijke autonomie gelden. Toch biedt een regionaal mobiliteitsplan een kans om het parkeerbeleid en de bijbehorende normen op andere gemeenten en op een overkoepelende mobiliteitsvisie voor de regio af te stemmen. De vervoerregio biedt ook een nieuw kader voor de uitwisseling van kennis en ervaringen van de participerende gemeenten. Routeplan 2030, het vervoerregioplan voor Antwerpen, formuleert een expliciete visie en strategie voor het parkeerbeleid.<sup>40</sup>



Het Routeplan 2030 van de vervoerregio Antwerpen zet in op een regionale parkeerstrategie.

39 <http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1475622>

40 <https://www.antwerpenmorgen.be/projecten/vervoersregio-routeplan-2030/over>



## Conclusie

### Voorstel denkkader parkeer- en stallingsbeleid in de praktijk

Het mobiliteitsbeleid en de mobiliteit zelf veranderen snel tegenwoordig. Vooral in stedelijke omgevingen wordt er minder autogereden en meer gefietst. Daar is meer aanbod van deelmobiliteit in verschillende vormen. Autobezit blijft op een enkele uitzondering (Gent, Mechelen) verder toenemen in Vlaamse gemeenten, zij het minder snel dan tot vijf jaar terug. Fietsbezit stijgt snel. Gemeenten willen meer (leef)kwaliteit en groen op publiek domein, en meer ruimte voor fietsers. Dus ook minder auto's in de straten en op de pleinen. Ze streven ook naar meer fietsvriendelijke en autoluwe wijken. Vele gemeenten hebben al autovrije kernen of autovrije pleinen gecreëerd.

Het is dan ook logisch dat parkeer- en stallingsnormen veranderen. Vele gemeenten willen hun normen, die in sommige gevallen amper vijf jaar oud zijn, herzien. Dat heeft vooral te maken met een meer en meer gedeelde visie dat steden en gemeenten autoluwer moeten. Om zo ook meer kansen te geven aan stappen en fietsen.

**Daarom is er niet alleen in Vlaanderen een tendens om zeker in gebieden waar die alternatieven voor automobilititeit aanwezig zijn, of kans hebben om beter ontwikkeld te worden, te werken met maximumnormen voor parkeren, naast of zelfs in de plaats van minimumnormen.**

Er is vooral voor de parkeernormen ook druk van bouwers en projectontwikkelaars. Zij willen af van vaste normen en meer op maat van elk bouwproject afzonderlijk kunnen werken. Maatwerk mag wel niet vervallen in werken 'à la tête du client'. Daarom is een referentiekader wenselijk per gebied waarin projecten zich situeren en een goed zicht nodig op het mobiliteitsprofiel dat samenhangt met de activiteiten die te verwachten zijn of gewenst zijn in een plan of een project.





## Verschillende normen voor verschillende gebieden

In tabel 2 staan de door Fietsberaad Vlaanderen aanbevolen richtwaarden voor de parkeernormen in verschillende typen gebieden. Gebiedstypen hebben zowel betrekking op de verstedelijkingsgraad van een gemeente binnen de ruimtelijke structuur van Vlaanderen als op de situering van het gebied binnen de gemeente. Het bereikbaarheidsprofiel van een gebied is daarbij bepalend. Uiteraard staat het de gemeente vrij om in functie van haar ambitieniveau op het vlak van mobiliteitsbeleid, de lokale context (ruimtelijk, mobiliteit, mobiliteitscultuur, ...) hogere of lagere normen vast te leggen. Hoe dan ook bieden de voorgestelde normen al een ruime vork waarin op maat van projecten kan worden geoordeeld. Zo kan de norm bij een vergunningsaanvraag verschillen naargelang het gaat om grote projecten of plangebieden dan wel om individuele woningprojecten.

Voor fietsstallingen worden uitsluitend minima gegeven. Tegelijkertijd wordt aandacht gevraagd voor de impact die een (volledige) inname van de gelijkgrondse verdieping aan de voorkant van woningen kan hebben op de

belevingskwaliteit en sociale veiligheid in een straat. 'The eyes on the street' (vanuit de woning) zijn daarvoor een in de stedenbouwkundige literatuur bekende conditie. De fietsstallingen van verschillende woningen groeperen, biedt een mogelijke uitkomst. Net zoals bij de parkeernormen geldt dat een gemeente een weloverwogen minder of meer ambitieuze normstelling kan hanteren. In stedelijke centra en met name in winkelstraten kan het aangewezen zijn om de minimumnorm per woning niet toe te passen, maar te werken met buurtstallingen. Daarvoor verwijzen we dan naar het Rapport Buurtfietsenstalling.<sup>41</sup>

Voor kleinere steden en dorpen, en gebieden gelegen in een tweede gordel rond kerngebieden van centrumsteden kan het wenselijk zijn om een extra fietsenstalling te voorzien boven de norm van één stallingsplaats per hoofdkussen, m.n. voor extra typen fietsen (mountainbike, sportfiets, e-bike versus citybike e.d.). We zien immers een groter fietsbezit buiten de stedelijke kernen.

---

41 Fietsberaad Vlaanderen, (2017), Rapport Buurtfietsenstallingen

### Woning/appartement <100m<sup>2</sup>

| Type gemeente               | Centrumsteden |      | Kleine steden en dorpen |      |
|-----------------------------|---------------|------|-------------------------|------|
|                             | min           | max  | min                     | max  |
| Ligging                     |               |      |                         |      |
| Kerngebied/Stationsomgeving | 0             | 0,75 | 0,5                     | 1    |
| Rand rond kern/(subkern)    | 0,25          | 1,25 | 0,75                    | 1,50 |
| Overig                      | 0,5           | 1,50 | 1                       | 1,75 |

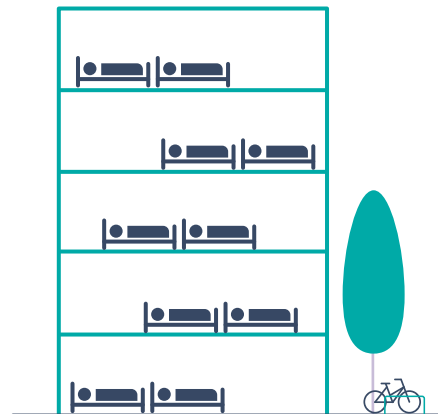
### Woning/appartement >100m<sup>2</sup>

| Type gemeente               | Centrumsteden |      | Kleine steden en dorpen |      |
|-----------------------------|---------------|------|-------------------------|------|
|                             | min           | max  | min                     | max  |
| Ligging                     |               |      |                         |      |
| Kerngebied/Stationsomgeving | 0             | 1    | 0,5                     | 1,50 |
| Rand rond kern/(subkern)    | 0,25          | 1,50 | 0,75                    | 1,75 |
| Overig                      | 0,5           | 1,75 | 1                       | 2    |

Tabel 2: Aanbevolen parkeernormen, Fietsberaad Vlaanderen 2019



**Het aanbevolen ambitieniveau** is minimaal één stallingsplaats per hoofdkussen te voorzien. Het aantal hoofdkussens ligt vast in de project- of bouw aanvraag.



**Voor grotere projecten** is het wenselijk om ook een aantal plaatsen te voorzien (op maat van het project en de omgeving) voor buitenmaatse fietsen (cargobikes, fietskarren, tandems, ...). Daarbij stelt Fietsberaad Vlaanderen voor om het totale aantal met 10% te verhogen.



## Naar een mobiliteitsnorm

In dit cahier geven we alleen cijfermatige aanbevelingen voor woningen en appartementen. Uiteraard is het ook wenselijk om een parkeer- en stallingsnorm te bepalen voor functies en projecten die verkeer aantrekken. Maar in lijn met de richtlijnen MOBER stelt Fietsberaad Vlaanderen voor om die op basis van maatwerk te bepalen. Dit maatwerk gebeurt in functie van zowel het wenselijke mobiliteitsprofiel (geformuleerd op basis van reële beleidsambities) dat het lokale bestuur beoogt en toepast op het geplande project. Ook het bereikbaarheidsprofiel van de projectlocatie bepaalt mee de norm. Het is belangrijk om te erkennen dat het project ook zelf het bereikbaarheidsprofiel kan beïnvloeden. Het lokale bestuur kan strategische maatregelen nemen om het mobiliteitsprofiel van het project en de projectlocatie te beïnvloeden: een fiets- en/of autodeelaanbod voorzien, fietspaden en/of fietsstraten aanleggen, verkeerscirculatiemaatregelen nemen om ongewenste neveneffecten te beperken, de straatparkeerplaatsen in de omgeving wegnemen of aanpassen, tijdelijke verkeersmaatregelen nemen om de hinder van werken te beperken, ...

Bij het bepalen van het bereikbaarheidsprofiel spelen dus de modalsplit- en modalshiftdoelstelling van de gemeente een rol. Het kan zinvol zijn om in het kader van

het mobiliteitsplan deze modalsplitdoelstellingen per gebied in de gemeente te bepalen (bijv. voor de stationsomgeving, het kerngebied, ...) en rekening te houden met projectlocaties die per definitie goed ontsloten zijn met een openbaarvervoernetwerk of een fietsnetwerk. Dat geldt zowel voor woonprojecten als andere ruimtelijke ontwikkelingen.

**Dit Cahier stelt een vork voor die bepaalt waarbinnen de parkeernorm voor woonprojecten moet vallen. Voor fietsstallingen stellen we een standaardnorm voor. Ook voor andere projecten die veel verkeer aantrekken (scholen, ziekenhuizen, winkelcentra, kantooromgevingen, ...) wil Fietsberaad Vlaanderen kencijfers ontwikkelen rond fietsparkeren.**

Door voor woningbouwprojecten van een zekere schaal de parkeer- en fietsstallingsnorm samen te bekijken én te koppelen aan het wenselijke bereikbaarheidsprofiel van de locatie, wordt een mobiliteitsnorm opgelegd aan een project. Het aantal parkeerplaatsen voor individuele wagens die rechte lijnen te maken hebben met het project, het aantal privéparkeerplaatsen die kunnen worden ingeschakeld in de buurt, het aantal fietsstallingen, deelfietsen en de mogelijkheid voor een buurtfietsstalling worden zo geïntegreerd bekeken.



---

Dit Cahier stelt een vork voor die bepaalt waarbinnen de parkeernorm voor woonprojecten moet vallen. Voor fietsstallingen stellen we een standaardnorm voor. Ook voor andere projecten die veel verkeer aantrekken (scholen, ziekenhuizen, winkelcentra, kantooromgevingen, ...) wil Fietsberaad Vlaanderen kencijfers ontwikkelen rond fietsparkeren.

---

De mobiliteitsnorm zal voor grotere projecten moeten samengaan met mobiliteitsmanagement. Voorziet de projectontwikkelaar in een financieringssysteem (voor een bepaalde periode) van een abonnement op openbaar vervoer, fiets- en autodelen? Voorziet hij het beheersysteem van de parkeervoorziening en fietsstalling die ook de buurtbewoners kunnen gebruiken? Het lokale bestuur kan deze stappen integreren in het projectoverleg dat het opzet met de bouwheer en het kan eisen dat verschillende gemeentelijke diensten (stedenbouw, mobiliteit, duurzaamheid, ...) samen naar de ontwikkeling van het project kijken.

Bij het bepalen van de mobiliteitsnorm moet natuurlijk ook rekening worden gehouden met het veranderende mobiliteitspatroon en een evoluerende modal shift. Hoe verloopt na realisatie het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en de auto in het projectgebied en in de stad?

Voor de bouwheer moet flexibel ruimtegebruik en herbestemmingsmogelijkheid van parkeerplekken in acht nemen. Parkeerplekken die alleen op korte termijn aan een behoefte voldoen, hebben weinig waarde.

Voor het lokale bestuur is het van groot belang dat het inzet op een flankerend beleid rond straatparkeren in de projectomgeving. Het vergunningssysteem, aantal beschikbare plaatsen, de regulering en tariefstelling voor bewoners en bezoekers, ... moeten minstens periodiek worden opgevolgd, geëvalueerd en bijgestuurd.

Mobiliteitsnorm, mobiliteitsmanagement en een sturend mobiliteitsbeleid zijn m.a.w. nauw met elkaar verbonden. Een norm hoeft nooit voor eeuwig vast te liggen, maar bepaalt samen met ander beleid de leefkwaliteit die het lokale bestuur voor zijn inwoners wil nastreven.





Bischoffsheimlaan 1-8  
B-1000 Brussel  
+32 (0)2 211 55 05

[www.fietsberaad.be](http://www.fietsberaad.be)  
[info@fietsberaad.be](mailto:info@fietsberaad.be)  
[@FietsberaadVL](https://twitter.com/FietsberaadVL)