

Verkeerskundig Project

Analyse van parkeercijfers / opstellen van parkeernormen

Sofie Reumers

0522697

3^e BA Verkeerskunde

Academiejaar 2007-2008

Begeleider: Mevr. G. Gysen

Voorwoord

In het kader van de opleiding Verkeerskunde in mijn 3^e bachelorjaar aan de Universiteit Hasselt heb ik, Sofie Reumers, het voorbije schooljaar parkeercijfers geanalyseerd voor dit verkeerskundig project. Deze individuele taak bestond erin een aanzet te geven tot het opstellen van een plan van aanpak voor het gebruik van parkeernormen voor Vlaamse gemeenten, aan de hand van voorbeelden uit Nederland.

Er wordt vooral gepeild naar de kennis die we (individueel) de voorbije bachelorjaren hebben opgedaan en naar het kritisch hiermee omgaan. Een duidelijk gestructureerde werkwijze hanteren bij de opmaak van het verkeerskundig project, bleek dus al snel noodzakelijk voor het positief voltooien van deze opdracht.

Graag zou ik enkele mensen willen bedanken die me geholpen hebben dit werk tot een goed einde te brengen. Vooral mijn begeleider, mevrouw Gysen, de Vlaamse en Nederlandse contactpersonen én geïnterviewden verdienen een dankwoordje. De contactpersonen en geïnterviewden bezorgden waardevolle documentatie en informatie, alsook hun eigen mening. Deze personen zijn opgenomen in een laatste bijlage.

De verwerking van de teksten gebeurde met het tekstverwerkingsprogramma Microsoft Word. Hierbij hanteerde ik het lettertype Verdana met een lettergrootte van 10 punten en regelafstand van 1,5. Afbeeldingen, kaarten, tabellen en figuren werden gemaakt of bewerkt met Microsoft Excel en Paint. Andere gebruikte programma's worden weergegeven bij de referenties. Alle gebruikte websites, plannen en studies staan eveneens vermeld in de bibliografie, opgesteld volgens de APA-stijl. De teksten werden aangepast aan de BIN-normen, omgezet in pdf-bestand, afgeprint met een HP Deskjet F2180 all-in-one printer en ingebonden tot één bundel.

Samenvatting

Het aantal parkeerplaatsen bepalen dat een stad, een winkelcentrum, een kantorencomplex, een ziekenhuis, of een andere functie, nodig heeft is niet eenvoudig. Men weet in Vlaanderen immers niet hoeveel autoverkeer de verschillende functies genereren. Er zijn zo goed als geen kencijfers over parkeren. Een *parkeerkencijfer* is een op de praktijk gebaseerd cijfer voor een bepaald gebied of locatie, inclusief foutief autogebruik. Parkeerkencijfers worden ontwikkeld als vertrekpunt bij de bepaling van het aantal parkeerplaatsen wanneer geen normen gelden. Om de kencijfers toepasbaar te maken in verschillende situaties worden ze uitgedrukt in een bandbreedte met een minimum- en maximumwaarde. Parkeerkencijfers zijn gebaseerd op *gemiddelde waarden*. Ze kunnen geen kant-en-klaar antwoord geven op hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn in een bepaalde situatie. Om toch een zo goed mogelijke benadering te geven van de parkeerbehoefte per functie worden ze ingedeeld volgens een *schaalniveau* (stedelijk, landelijk) en *type gebied* (centrum, rand, buiten). Een *parkeernorm* geeft de waarde voor het aantal parkeerplaatsen aan en is representatief voor de visie die een gemeente heeft op vlak van parkeerbeleid bij nieuwe ontwikkelingen. De parkeernorm mag niet worden over- of onderschreden. Het gebruik ervan vergemakkelijkt het vaststellen van de parkeerbehoefte en vermindert de discussies over het te voorziene parkeeraanbod.

Dit project geeft allereerst een analyse van de parkeersituatie, met betrekking tot bestaande parkeercijfers. Hierbij wordt een vergelijking gemaakt tussen een aantal Vlaamse en Nederlandse steden en gemeenten. Daarnaast wordt er dieper ingegaan op de evolutie van de parkeercijfers in de Nederlandse gemeente Amersfoort. Op basis van dit alles tracht dit project een plan van aanpak op te stellen voor het gebruik en het vastleggen van parkeernormen in Vlaamse steden en gemeenten.

Er zijn parkeercijfers opgesteld op Vlaams niveau (via de omzendbrief 59), maar via omzendbrief RO 97/4 werden ze in de jaren '90 opgeheven. Dit deed men omdat een beheersing van de automobiliteit nodig was. Momenteel beslist de gemeente autonoom of een parkeernorm/-kencijfer al dan niet wordt opgesteld, en of een bestaande norm/kencijfer al dan niet nageleefd moet worden. Een aantal gemeenten hebben de kencijfers van de omzendbrief overgenomen in een bouwverordening en/of belastingreglement en hanteren ze momenteel nog steeds. Zoveel mogelijk van deze

gemeenten zijn opgenomen in dit project. Opvallend is dat de kencijfers meestal als minimum worden gehanteerd, om parkeeroverlast op straat te vermijden. Het merendeel hanteert de minimumaantallen op het hele gemeentelijk grondgebied. Vooral gemeentelijke RUP's (1/3 van de opgenomen Vlaamse steden en gemeenten) en MOBER's (1/6 van de opgenomen Vlaamse steden en gemeenten) worden gebruikt voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op een locatie-afhankelijke manier.

Op basis van de analyse van parkeernormen in een zestal Nederlandse gemeenten is de aanpak van parkeernormering in Vlaamse steden en gemeenten vergeleken met de aanpak in Nederlandse steden en gemeenten. Op die manier kwamen verschilpunten naar voor. Daarnaast geeft de vergelijking aandachtspunten aan voor het opstellen en het gebruik van parkeernormen in Vlaamse steden en gemeenten. Zo is een 'voorlopig plan van aanpak voor het opstellen en het gebruik van gemeentelijke parkeernormen in Vlaanderen' opgesteld. Vanuit verschillende invalshoeken (lokale overheden, Vlaamse overheid, studiebureau's en adviseurs) is getracht reactie uit te lokken op dit plan van aanpak via interviews met een vijftal bevoorrechte getuigen. Het uiteindelijk resultaat is een definitief plan van aanpak voor het opstellen en het gebruik van parkeernormen in Vlaamse steden en gemeenten.

In het plan van aanpak wordt het onderscheid gedefinieerd tussen een parkeernorm en een -kencijfer. Parkeernormen worden beïnvloed door de bereikbaarheidskenmerken, de mobiliteitskenmerken, enkele specifieke kenmerken en het gemeentelijke parkeerbeleid. Deze gegevens kunnen bekomen worden aan de hand van parkeermetingen. De wijze waarop een gemeente zijn parkeernorm gebruikt, hangt af van het effect dat men wil bereiken en welke ondersteunende maatregelen getroffen (kunnen) worden. Binnen het kader van een duurzaam mobiliteitsbeleid zijn krappe parkeernormen het uitgangspunt om ongewenst autogebruik tegen te gaan. Ook het opleggen van een combinatie van minimum- en maximumnormen verdient aanbeveling. De minimumnorm zorgt ervoor dat men niet onder de verplichting uit kan, hetzij ter betaling van een compensatiebedrag. Gezien een parkeernorm afhankelijk is van vele lokale factoren moet ook steeds gespecificeerd worden voor welk gebied en welke functie de parkeernorm geldig is. In het plan van aanpak wordt beschreven hoe parkeernormen een afdwingbaar kader bieden om het parkeren goed te regelen. Tenslotte is een voorstel opgenomen voor de actualisatie van de normen aan de hand van een multidisciplinair team van gemeentediensten. Ook blijkt dat een kader op Vlaams niveau noodzakelijk is om

onderlinge afstemming te verzekeren en concurrentie tussen steden op basis van de normen te voorkomen. In een dergelijk Vlaams kader wordt best een verplichting opgelegd voor het voorzien van de combinatie van gemeentelijke minimum- en maximumnormen. Daarin moet vooral de 'maatwerk-methode' aanbevolen worden en dus geen vaste normen voor Vlaanderen omdat lokale factoren variëren.

Toekomstig onderzoek dient uit te gaan naar bereikbaarheidskaarten voor Vlaanderen, kencijferdatabanken (naar functie, schaalniveau en gebied) en een betere integratie van diverse gemeentediensten bij het vaststellen van parkeernormen. Een kencijferdatabank is enkel mogelijk indien op grootschalig niveau cijfers verzameld worden. Dit kan in ruil voor toegang tot de databank.

Inhoudsopgave

Voorwoord	2
Samenvatting	3
Inhoudsopgave	6
Lijst van figuren	9
Lijst van tabellen	9
1 Inleiding	10
1.1 Plan van aanpak.....	10
1.1.1 Praktijkprobleem	11
1.1.2 Doelstellingen	11
1.1.3 Onderzoeksvragen	12
1.1.4 Informeren	13
1.1.5 Analyseren.....	14
1.1.6 Adviseren	14
1.2 Werkschema.....	14
1.3 Methodologie	15
1.4 Terminologie.....	15
1.5 Parkeerbeleid.....	17
1.5.1 Duurzaam beleid	17
1.5.2 Vraagvolgend of sturend parkeerbeleid.....	18
1.5.3 Differentiëren naar locatie	19
1.5.4 Algemene trends	20
2 Gebruik van parkeernormen in een aantal Vlaamse steden en gemeenten	21
2.1 Literatuurstudie: het beleid omtrent parkeerrichtlijnen.....	21
2.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	21
2.1.2 Mobiliteitsplan Vlaanderen	22
2.1.3 Omzendbrieven	24
2.1.3.1 Inhoud omzendbrief 59 houdende de richtlijnen betreffende de eis om bij bouwwerken parkeerruimte te scheppen	25
2.1.3.2 Reden voor de opheffing omzendbrief 59; inhoud omzendbrief RO 97/4..	26
2.2 Analyse van parkeercijfers in Vlaamse steden en gemeenten	27
2.2.1 Verordeningen en belastingreglementen	28
2.2.2 BPA's en RUP's	32

2.2.3 MOBER's.....	33
2.3 Conclusie Vlaanderen.....	35
3 Gebruik van parkeernormen in een aantal Nederlandse steden en gemeenten	37
3.1 Literatuurstudie: het beleid omtrent parkeerrichtlijnen.....	37
3.1.1 Gebruik	37
3.1.1.1 Bereikbaarheidskenmerken van de locatie	38
3.1.1.2 Specifieke eigenschappen van de functies	39
3.1.1.3 Mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers	39
3.1.1.4 Gemeentelijk parkeerbeleid	39
3.1.2 Evolutie parkeerkencijfers.....	41
3.1.2.1 Aanvullen van de databank	41
3.1.2.2 Betrouwbaarheidsanalyse.....	42
3.1.2.3 Bepalen van parkeerkencijfers	43
3.1.3 Soorten kencijfers.....	43
3.1.3.1 Kencijfers voor gehandicapten parkeerplaatsen.....	43
3.1.3.2 Parkeerkencijfers voor het halen en brengen bij scholen	44
3.1.3.3 Kencijfers voor fietsparkeerplaatsen	44
3.2 Analyse van parkeercijfers in Nederlandse steden en gemeenten	45
3.2.1 Motivatie geselecteerde steden en gemeenten.....	45
3.2.2 Vragenlijst voor Nederlandse analyse	46
3.2.3 Analyse van Nederlandse steden en gemeenten	47
3.3 Amersfoort	49
3.3.1 Motivatie	49
3.3.1.1 Algemeen.....	49
3.3.1.2 Aanleiding parkeernormen.....	50
3.3.2 Beleidsvisie.....	50
3.3.3 Parkeernormen voor bedrijven	51
3.3.3.1 Autoparkeernormen.....	51
3.3.3.2 Fietsparkeernormen	53
3.3.3.3 Minimumnormen met flexibiliteit	54
3.3.4 Parkeernormen voor wonen	55
3.3.5 Bouwverordening Amersfoort 2007	56
3.3.6 Implementatie en evaluatie.....	57
3.3.7 Ervaringen en verbeteringen	57
3.3.7.1 Wat heeft Amersfoort door de jaren heen geleerd?.....	57

3.3.7.2 Amersfoort als voorbeeld voor Vlaamse steden en gemeenten	59
3.4 Conclusie Nederland	59
4 Plan van aanpak voor het opstellen en het gebruik van parkeernormen in Vlaamse steden en gemeenten.....	61
4.1 Werkwijze	61
4.2 Vergelijking van de aanpak in Vlaanderen en Nederland.....	62
4.3 Interviews met bevoorrechte getuigen	64
4.4 Plan van aanpak voor het opstellen en het gebruik van parkeernormen in Vlaamse steden en gemeenten	65
4.4.1 Definitie parkeernorm – parkeerkencijfer:.....	65
4.4.2 Opstellen van parkeernorm:.....	66
4.4.2.1 Algemeen.....	66
4.4.2.2 Parkeernormen – functie wonen.....	66
4.4.2.3 Parkeernormen – overige functies	67
4.4.3 Gebruik van parkeernorm:	68
4.4.4 Toepassingsgebied van parkeernorm:	69
4.4.5 Afdwingbaarheid – Sanctie:	70
4.4.6 Actualisatie:	70
5 Conclusie	71
Referenties	73

Lijst van figuren

Figuur 1: Schematische voorstelling van de aanpak van het onderzoek.	10
Figuur 2: De geanalyseerde Vlaamse steden en gemeenten (ESRI, 1997; eigen verwerking).	27
Figuur 3: Gebruik van parkeernormen in Vlaamse steden en gemeenten (Vlaams Min. van Mobiliteit en Openbare Werken, 2007).....	28
Figuur 4: Doelstellingen van parkeernormen (Vlaamse overheid, 2007).....	28
Figuur 5: Rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven (CROW, 2004a).	44
Figuur 6: Situering van Nederlandse provincies (ZenriX Solutions, 2001-2007; eigen verwerking).	47
Figuur 7: Aanwezigheidspercentages uit het ASVV (CROW, 2004c).	68

Lijst van tabellen

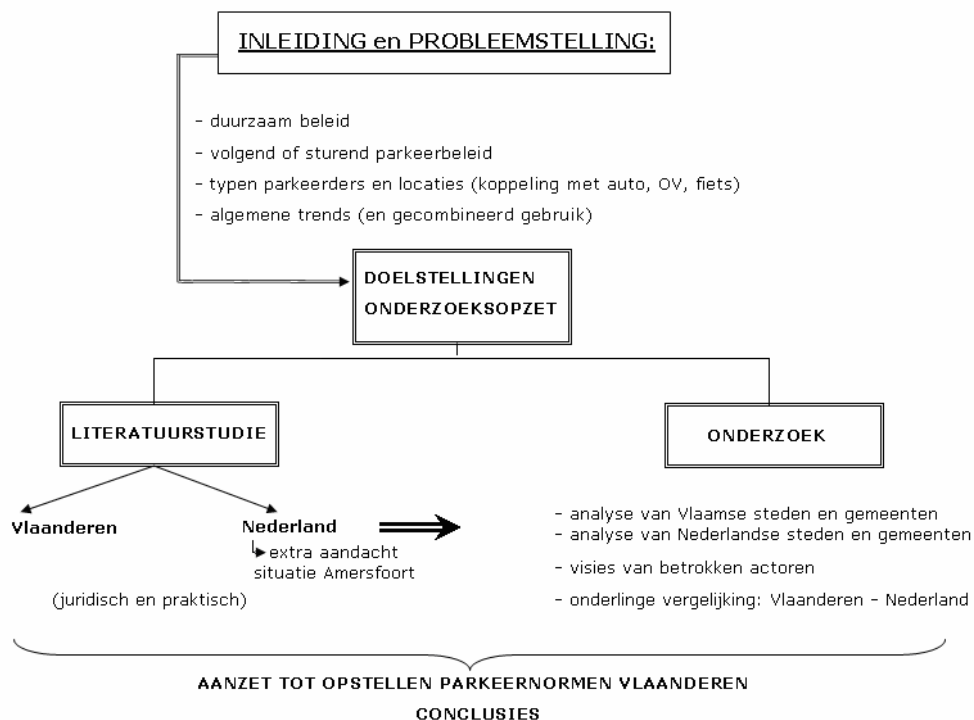
Tabel 1: Vergelijking parkeernormen/-kencijfers in verordeningen van Vlaamse steden, gemeenten.....	31
Tabel 2: Stedelijkheidsgraad van Nederlandse gemeenten (CBS, OVG 2002, CROW)....	38
Tabel 3: Algemene informatie Nederlandse gemeenten.	47
Tabel 4: Gebruik en evolutie van parkeernormen in de Nederlandse gemeenten.....	48
Tabel 5: Ervaringen met parkeernormen in de Nederlandse gemeenten.....	49
Tabel 6: Parkeernormen voor kantoren op knooppuntlocaties Amersfoort (Zantman & de Hoog, 2002).....	53
Tabel 7: Financiële bijdrage per extra parkeerplaats voor kantoren en detailhandel op intercity- en knooppuntlocaties, tegen prijspeil 2002 (Zantman & de Hoog, 2002). 54	
Tabel 8: Parkeernormen voor woningen Amersfoort (Zantman & de Hoog, 2002).	55
Tabel 9: Autobezit naar stedelijkheidsgraad in Vlaanderen in 2006 (Vlaamse overheid, 2007).....	67

1 Inleiding

Het eerste hoofdstuk beschrijft dit verkeerskundig project aan de hand van het PIAA-model (PIAA = problematiseren, informeren, analyseren, adviseren). Allereerst volgt een formulering van het praktijkprobleem. Op basis daarvan ontstaan een aantal onderzoeksvragen. Rangschikking van de onderzoeksvragen, in een logische volgorde, leidt tot het onderzoeksopzet en tot een werkschema opgesteld in functie van de beschikbare tijd. De methodologie schetst de onderzoeksmethoden voor dit project. Tevens volgt een verduidelijking van de noodzaak van dergelijke methoden. Belangrijke concepten op het vlak van parkeernormering worden gedefinieerd in de terminologie. Daarnaast geeft dit eerste hoofdstuk een inleiding in parkeerbeleid. Zo wordt duidelijk wat parkeerbeleid precies inhoudt.

1.1 Plan van aanpak

Figuur 1 geeft op overzichtelijke wijze het plan van aanpak weer.



Figuur 1: Schematische voorstelling van de aanpak van het onderzoek.

1.1.1 Praktijkprobleem

Duurzaam parkeerbeleid is een essentieel onderdeel van duurzaam mobiliteitsbeleid. Het aantal parkeerplaatsen speelt een rol bij de bepaling van het duurzaam parkeerbeleid. Het bepalen van dit aantal parkeerplaatsen leidt vaak tot problemen binnen een gemeente. Tot op vandaag zijn er geen Vlaamse parkeernormen, met als gevolg dat een aantal gemeenten de Nederlandse normen hanteren bij de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen.

Naar aanleiding van de opmaak van een Vlaams Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid (Vlaamse overheid, 2007) werd er bij de Vlaamse steden en gemeenten recent een bevraging georganiseerd. Met de 'Enquête gemeentelijk parkeerbeleid' werd gepolst naar de organisatie en de aanpak van het gemeentelijk parkeerbeleid, de noden en behoeften van de Vlaamse gemeenten, het gebruik van parkeernormen,... 169 van de 308 Vlaamse steden en gemeenten (of 55 %) hebben deelgenomen aan de enquête. Verder blijkt dat parkeerbeleid een actueel thema is. 30 gemeenten zijn bezig met de opmaak van een parkeerbeleidsplan of hebben er reeds één laten goedkeuren. Andere gemeenten hebben hun parkeerbeleid opgenomen in het gemeentelijk mobiliteitsplan (83 %). 24 van de 169 gemeenten (of 14 %) hebben geen specifieke knelpunten m.b.t. parkeren. Parkeerdruk, wildparkeren en parkeren tijdens evenementen staan bovenaan de lijst van de knelpunten, tevens is er dus een grote vraag naar een leidraad voor gemeentelijke parkeerrichtlijnen (VVSG vzw, 2007).

1.1.2 Doelstellingen

Dit project zal vertrekkende van de verzamelde gegevens, een analyse maken van de parkeersituatie, met betrekking tot bestaande parkeercijfers, in de Vlaamse en Nederlandse steden en gemeenten. De evolutie van de parkeersituatie, met betrekking tot parkeercijfers, in de Nederlandse gemeente Amersfoort wordt verder uitgediept als een voorbeeld voor de Vlaamse situatie. Daarnaast volgt een vergelijking van de besproken gemeenten. Op basis van dit alles tracht dit project een aanzet te geven voor het opstellen en het gebruik van parkeerrichtlijnen voor de Vlaamse gemeenten.

1.1.3 Onderzoeksvragen

De onderzoeksvragen zijn opgesteld volgens de hoofdstukindeling die in het verloop van het project gehanteerd zal worden. Daarnaast is met een titel steeds aangegeven waarom deze vragen van belang zijn:

Kennis over het onderwerp:

- Wat is het verschil tussen parkeerkcijfers en parkeernormen (en parkeerrichtlijnen)?

Kennis over de huidige en voorbije Vlaamse situatie:

- Hoe zit het in Vlaanderen met parkeerkcijfers, voornamelijk parkeernormen, op beleidsniveau (+ een evolutie)?
- Wie beslist er over parkeernormen, m.a.w. wat is het beslissingsniveau?
- Welke Vlaamse steden en gemeenten zijn bezig met het opstellen van parkeercijfers/-normen en op welke wijze? Een onderlinge vergelijking wordt opgesteld aan de hand van volgende criteria:
 - Gebiedsafbakening: de indeling naar stedelijk gebied uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (Min. van de Vlaamse Gemeenschap, 2004) of RSV.
 - Hoe wordt de norm gebruikt: is het een vast getal, een minimum- of een maximumnorm,...?
 - Toepassingsgebied: geldt de norm voor het volledig grondgebied?
 - Vervoerwijze: gaat het enkel over auto- of ook over fietsparkeren?
 - Onderscheid in functies en de mate van detaillering: is er een indeling volgens het ABC-locatiebeleid en dus ook koppeling met het openbaar vervoer? Bevindt de juiste functie zich op de juiste plaats? Zijn er locatietypen en welke?
 - Zijn de parkeernormen afdwingbaar?
 - Zijn de normen gekoppeld aan retributie, en aan welk bedrag?
 - Sinds wanneer zijn de normen ingevoerd? Van wanneer dateren wijzigingen aan de norm?
 - Relatie met parkeerbeleid: sturend, vraagvolgend of geïntegreerd gemeentelijk parkeerbeleid?
 - Is parkeerbeleid een actueel thema in de gemeente?
 - Is er een parkeerbeleidsplan opgemaakt / goedgekeurd?
 - Is het parkeerbeleid opgenomen in het gemeentelijk mobiliteitsplan?
 - Zijn er knelpunten in de gemeente m.b.t. parkeren?

- Welke conclusie kan getrokken worden uit deze Vlaamse situatie?

Kennis over de huidige en voorbije Nederlandse situatie:

- Hoe zit het in Nederland met parkeercijfers en parkeernormen op beleidsniveau (+ een evolutie)?
- Wie beslist er over parkeernormen, m.a.w. wat is het beslissingsniveau?
- Welke Nederlandse steden en gemeenten kunnen een voorbeeld vormen, op basis van de parkeersituatie, voor de Vlaamse gemeenten en waarom? Dit wordt behandeld aan de hand van de criteria die in de Vlaamse situatie werden gehanteerd, indien toepasbaar.
- Hoe gaat de gemeente Amersfoort om met de parkeersituatie en -richtlijnen?
- Welke evolutie heeft de gemeente Amersfoort doorstaan op vlak van parkeren?
- Welke conclusies kunnen getrokken worden uit de Nederlandse situatie, in vergelijking met de Vlaamse situatie?

Verbetering in de Vlaamse parkeernormen:

- Welke visies kunnen een rol spelen bij de aanzet tot parkeerrichtlijnen?
- Welke gegevens ontbreken nog voor een aanzet tot opstellen van parkeerrichtlijnen voor Vlaamse gemeenten en hoe kunnen deze verkregen worden?
- Hoe moet een aanzet van parkeerrichtlijnen voor Vlaamse gemeenten er uit zien, gebaseerd op de analyse van Vlaamse en Nederlandse gemeenten en getoetst door middel van interviews met bevoorrechte getuigen?

Centrale onderzoeksvraag:

Welke besluiten met betrekking tot parkeerrichtlijnen resulteren uit dit project, uit de huidige situatie in Vlaamse en Nederlandse gemeenten? Hoe wordt dit het best opgenomen in een aanzet voor parkeerrichtlijnen of -normen voor Vlaamse gemeenten (een plan van aanpak voor het vastleggen van parkeernormen)?

1.1.4 Informeren

Het onderscheid tussen parkeercijfers, -richtlijnen en -normen wordt in het vervolg van dit hoofdstuk verduidelijkt via internet en de literatuur. Een literatuurstudie naar de beleidssituatie omtrent parkeernormen in de Vlaamse en Nederlandse situatie, klaren het onderwerp verder uit. Bijkomende gegevens worden verzameld aan de hand van een

onderzoek of via contact met de betreffende gemeente. Interviews of gesprekken met adviesbureaus, ervaren gemeenten, of andere betrokkenen kunnen nieuwe inzichten over het onderwerp verschaffen. Het doornemen van het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid in Vlaanderen (Vlaamse overheid, 2007), dat momenteel wordt opgesteld in opdracht van het Vlaams Gewest door IMOB - Universiteit Hasselt, Vectris en Ecorys-AVM, kan ook nuttige informatie bieden.

1.1.5 Analyseren

Dit project bevat een analyse van parkeernormen en parkeerbeleid in zoveel mogelijk Vlaamse steden en gemeenten. Dat gebeurt aan de hand van een aantal criteria. Deze criteria werden opgesomd bij de onderzoeksvragen. Een beknopte analyse van parkeernormen in een aantal Nederlandse steden en gemeenten maakt het mogelijk om de Vlaamse situatie te spiegelen aan die van Nederland. Zo kan aan het eind van het project een conclusie opgesteld worden op basis van de vergelijking en op basis van de visies van betrokken actoren. Dit leidt tot een aanzet voor het opstellen van parkeerrichtlijnen voor Vlaamse steden en gemeenten.

1.1.6 Adviseren

Uit dit alles resulteert een conclusie van de verzamelde informatie en de eigen analyses. Tevens volgt een plan van aanpak voor het vastleggen van parkeernormen in Vlaanderen, in Vlaamse steden en gemeenten. Tenslotte ontstaat een algemeen advies, weergegeven in het besluit.

1.2 Werkschema

In een eerste bijlage is aan de hand van een werkschema de aanpak van dit project aangegeven, over de beschikbare tijd. De verschillende deeltaken worden hierin opgesomd en per taak is een tijdslimiet vastgelegd.

1.3 Methodologie

Allereerst geeft dit rapport via een uitgebreide literatuurstudie en analyse van parkeernormen in Vlaamse en Nederlandse gemeenten, inzicht in de huidige situatie. Daarbij is de aandacht gevestigd op de evolutie van het beleid, alsook op de praktische situatie. Zo wordt bijvoorbeeld de evolutie van de parkeersituatie in de Nederlandse gemeente Amersfoort uitgewerkt. Jaren ervaring in Amersfoort kan een voorbeeld vormen voor de Vlaamse situatie. De analyse van de praktische situatie gebeurt aan de hand van een overzichtelijke tabel. De twee hoofdstukken over resp. Vlaanderen en Nederland verduidelijken zo de huidige stand van zaken.

Vervolgens zal dit project vertrekkende van de verzamelde gegevens, een vergelijking maken van de parkeersituatie, met betrekking tot parkeerrichtlijnen, in de Vlaamse gemeenten en de Nederlandse. Daaruit kan duidelijk worden waar of hoe men kan bijsturen in Vlaanderen. Bijkomend onderzoek verrichten is de volgende stap. Een interview of gesprek met een ervaren gemeente, adviesbureau,... schetst de mening van nauw betrokkenen. Die gegevens worden opnieuw verwerkt, tot een conclusie voor Vlaanderen. Op basis van dit alles tracht dit project tenslotte een aanzet te geven voor het opstellen van parkeerrichtlijnen voor de Vlaamse steden en gemeenten, binnen een duurzaam parkeerbeleid, en rekening houdend met de conclusies die uit de vergelijkende analyse en uit interviews naar voren kwamen.

1.4 Terminologie

Van Dale Taalweb (<http://www.vandale.nl/opzoeken/woordenboek/>) verduidelijkt het onderscheid tussen normen, kencijfers en richtlijnen. Een norm is een manier van handelen waarnaar een categorie van personen zich kan of moet richten. Een kencijfer is een plaats- of rangaanduidend cijfer. Een richtlijn is in dit verband een aanwijzing voor een te volgen gedrag, juridisch is het een bindend voorschrift (en dus vergelijkbaar met een norm).

Volgens CROW (2004c) zijn parkeerkencijfers op de praktijk gebaseerde cijfers voor een bepaald gebied of locatie. Dit is dus het effectief tellen van het verkeer dat een bepaalde locatie genereert en de daarbijhorende parkeerplaatsen. Ook het foutief autogebruik is

daar dus bijgeteld. Parkeercijfers worden niet ontwikkeld als norm, maar als hulpmiddel voor de ontwerpers om een orde van grootte uit te rekenen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening (alook voor het verkeer dat die bepaalde voorziening zal genereren). Parkeernormen (CROW, 2004c) geven het aantal beleidsmatig vastgestelde parkeerplaatsen bij een voorziening aan, binnen een maatschappelijk, economisch en particulier verantwoord standpunt, ook wel binnen een duurzaam mobiliteitsbeleid. Dit mag niet te veel of te weinig zijn (te ruime of te krappe normstelling).

De keuze voor een krappe of ruime norm hangt af van het effect dat men wil bereiken en welke ondersteunende maatregelen getroffen (kunnen) worden om ongewenst autogebruik of parkeeroverlast te vermijden (Vlaamse overheid, 2007). Bij de keuze voor een krappe norm wil de gemeente ongewenst autogebruik tegen gaan. Het gewenste parkeeraanbod zal dus minder zijn dan de huidige parkeervraag. Deze keuze is echter enkel verantwoord indien voldoende alternatieven (openbaar vervoer of OV, fiets) voorhanden zijn en/of er voldoende parkeermaatregelen (tarifiering, parkeerverbod,...) op straat getroffen zijn om parkeeroverlast te vermijden. Ruime parkeernormen hebben vooral tot doel om parkeeroverlast op straat te vermijden. Het gewenste parkeeraanbod zal ruim voldoende zijn om de huidige en toekomstige parkeervraag te beantwoorden. Indien grote autostromen te verwachten zijn (slechte bereikbaarheid met OV, werktijden buiten de OV-tijden,...) en er niet voldoende maatregelen getroffen kunnen worden om de parkeerdruk op te vangen, is de keuze voor een ruime norm verantwoord. Binnen het kader van een duurzaam mobiliteitsbeleid, waar ongewenst autogebruik wordt tegengegaan, zijn krappe parkeernormen het uitgangspunt.

Bij parkeernormen spreekt men over minimumnormen en maximumnormen (of beiden). Een minimumnorm geeft het minimum aantal parkeerplaatsen aan, alles boven dit aantal is toegelaten. Bij een maximumnorm wordt het maximaal aantal parkeerplaatsen aangegeven, met als doel het ongewenst autogebruik af te remmen (Vlaamse overheid, 2007). 'Parkeerrichtlijnen' is in dit project synoniem van 'parkeernormen'.

Bij het gebruik van parkeernormen moet rekening worden gehouden met:

- de bereikbaarheidskenmerken van de locatie;
- de specifieke kenmerken van de functie;
- de mobiliteitskenmerken van gebruikers en bezoekers van het gebouw;

- het gemeentelijk parkeerbeleid.

Vaak is gecombineerd gebruik of dubbel gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Dit betekent dat een parkeerplaats wordt gebruikt door mensen met verschillende verplaatsingsmotieven (Vlaamse overheid, 2007). In hoeverre dit mogelijk is hangt af van de mate van openbaarheid en de locatie van de parkeervoorzieningen en van loopafstanden naar de bestemmingen. Gecombineerd gebruik is te onderscheiden van meervoudig gebruik van parkeerplaatsen. Bij meervoudig gebruik wordt een parkeerplaats eveneens gebruikt voor andere doeleinden dan parkeren.

Met een parkeerbalans wordt de (on)balans tussen parkeervraag en -aanbod binnen een bepaald gebied berekend. Elke functie en elk gebied heeft zijn eigen karakter en omstandigheden. Men moet zich vooraf goed inleven in de kenmerken van de functies en het gebied. Parkeeronderzoek kan nauwkeurig inzicht geven in lokale omstandigheden. Met de analysemethode 'parkeerbalans' verkrijgt men inzicht in de aard en de omvang van de parkeerproblematiek.

1.5 Parkeerbeleid

1.5.1 Duurzaam beleid

Het aantal parkeerplaatsen bepalen dat een stad, een winkelcentrum, een kantorencomplex, een ziekenhuis, of een andere functie, nodig heeft is niet eenvoudig. Men weet in Vlaanderen immers niet hoeveel autoverkeer de verschillende functies genereren (Miermans & Van Moerkerke, 2005). Er zijn zo goed als geen kencijfers over parkeren. Om de parkeerbehoefte te achterhalen, volstaat het niet eenvoudigweg te tellen hoeveel auto's er staan. Met zo'n telling wordt de huidige toestand gemeten met veel overbodig en foutief gebruik. Om de vraag te bepalen kan dus niet vertrokken worden van het huidig aanbod (Vlaamse overheid, n.d.), want het parkeeraanbod creëert net de parkeervraag; een overaanbod trekt auto's aan.

Parkeerkencijfers kunnen als basis dienen voor het vastleggen van een visie in parkeernormen. Toepassen van parkeernormen leidt tot de normatieve parkeerbehoefte (Vlaamse overheid, 2007). Vlaanderen beschikt niet over dergelijke normen. Er is geen

juridisch kader dat vastlegt hoeveel parkeerplaatsen vanuit maatschappelijk, economisch en particulier oogpunt nodig zijn voor nieuwe ontwikkelingen. Bij gebrek aan betere middelen worden de Nederlandse normen gehanteerd. Maar die zijn niet gericht op Vlaamse steden en gemeenten. Veel gebruikt zijn de kencijfers van het CROW, opgenomen in het ASVV 2004 en in de publicatie 182.

Een duurzaam beleid voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien. Parkeernormen kwantificeren de benodigde parkeercapaciteit uitgedrukt in parkeerplaatsen (Quanten et al., 2007) binnen een duurzaam beleid. Met dat aantal parkeerplaatsen kan een gebied in zijn parkeerbehoefte voorzien. Parkeernormen zijn dus reële normen die aansluiten bij de werkelijke behoefte. Dit betekent bijvoorbeeld dat een gemeente grondig studiewerk moet verrichten en per gebied de frequentie, duurtijd en bezettingsgraad per dag in kaart moet brengen. Vanaf de voorziene parkeerplaatsen moet tevens ook aansluiting zijn op het openbaar vervoer.

Het is dus onmogelijk om parkeernormen op te stellen die geldig zijn voor het volledig Vlaams grondgebied. Er dient allereerst onderscheid gemaakt te worden tussen grootstedelijk, regionaalstedelijk, kleinstedelijk en landelijk gebied. In Vlaanderen gelden geen gewestelijke normen met betrekking tot het gewenst aantal parkeerplaatsen. Parkeernormen worden door een gemeente naar eigen inzicht vastgesteld en zijn ook sterk afhankelijk van de lokale context (Vlaamse overheid, 2007). Een aantal Vlaamse steden en gemeenten hebben recentelijk zelf normen bepaald, bijvoorbeeld in een stedelijke bouwverordening. De gemeente zou de parkeernormen kunnen gebruiken als onderdeel van een duurzaam parkeerbeleid.

1.5.2 Vraagvolgend of sturend parkeerbeleid

Een parkeerbeleid kan volgend of sturend zijn. Bij een vraagvolgend parkeerbeleid staat het voldoen aan de vraag naar parkeerplaatsen centraal. Een parkeerbeleid dat de vraag volgt, leidt tot een overaanbod ten koste van de openbare ruimte (Miermans & Van Moerkerke, 2005). Een sturend parkeerbeleid houdt in dat het aanbod heel nauwkeurig bepaald wordt in functie van het beheersen van het autogebruik en het teweegbrengen van een verschuiving naar meer duurzame vervoerswijzen. Per situatie betekent dit dat

er moet worden ingespeeld op de mogelijkheden van het gebruik van vervoersalternatieven voor de auto of een efficiënter gebruik van de auto (CROW, 2004c). Parkeren is de sleutel in mobiliteitsbeleid op gemeentelijk en stedelijk niveau. Parkeertarieven en -normen zijn middelen om te sturen.

Parkeernormen spelen namelijk rechtstreeks in op de hoeveelheid parkeerplaatsen. De lokale overheid kan met die kwantiteit sturen, door te voorzien in voldoende parkeerplaatsen waar dat kan of mag toegelaten worden. Weinig parkeerruimte wordt vrijgemaakt op die plaatsen waar de lokale overheid de auto liever niet ziet. Belangrijk is dat een stad kiest voor duidelijkheid. Bezoekersparkeren kan bijvoorbeeld enkel toegelaten worden op de routes die bezoekers gebruiken om de stad binnen te rijden.

Indien parkeerbeleid integraal onderdeel uitmaakt van het mobiliteitsbeleid, het ruimtelijk én economisch beleid van een gemeente, dan spreekt men van een geïntegreerd parkeerbeleid. Een geïntegreerde aanpak vormt de basis voor een duurzaam parkeerbeleid (Vlaamse overheid, 2007).

1.5.3 Differentiëren naar locatie

Locatiebeleid beoogt de juiste functie op de juiste plaats. Locatiebeleid is één van de instrumenten van mobiliteitsmanagement, maar vormt ook een onderdeel bij parkeren (Miermans & Van Moerkerke, 2005). Het parkeerbeleid speelt een sturende rol omdat aan de verschillende locaties welbepaalde parkeernormen worden gekoppeld (het zogenaamde Nederlandse ABC-locatiebeleid).

Een A-locatie is optimaal bereikbaar met het openbaar vervoer (Miermans, 2005-2006), zowel op nationaal, regionaal, stadsgewestelijk als lokaal niveau. Er werken veel mensen en er komen veel bezoekers. Er zijn maar weinig parkeerplaatsen en dus een stringent parkeerbeleid, want de bereikbaarheid per auto is van ondergeschikt belang. Goede voorwaarden voor het gebruik van de fiets dragen bij tot een aantrekkelijke verblijfs- en werkomgeving.

Een B-locatie is zowel op het openbaar vervoer als op de auto gericht. Er is namelijk een goede bereikbaarheid van openbaar vervoer op regionaal en lokaal niveau, en slechts

een redelijke bereikbaarheid per auto op lokaal en bovenlokaal niveau. De parkeernorm is er matig, vooral voor langparkeerders. Ook hier dient er een goede bereikbaarheid per fiets te zijn.

Een C-locatie ten slotte is bijna exclusief autogericht. Er is een optimale bereikbaarheid per auto. Daarnaast zijn er geen eisen met betrekking tot het openbaar vervoer. De parkeernorm is ruim gemeten, parkeerfaciliteiten zijn afgestemd op het type bedrijven. Ook probeert men een congestievrije aansluiting op de hoofdtransportassen te voorzien. Dit is theoretisch, de praktijk is natuurlijk genuanceerder. Een stad kan bijvoorbeeld een project mislopen indien onvoldoende parkeerplaatsen toegelaten worden.

Nederland komt stilaan terug van de zeer krappe normen voor A-locaties. Natuurlijk kan het niet dat parkeerplaatsen op A-locaties gratis zijn, iets wat in Vlaanderen vaak voorkomt. Op het vlak van parkeertarifiering moeten de Vlaamse steden veel meer sturend optreden (Miermans & Van Moerkerke, 2005). Ook lokale overheden dienen meer te sturen bij de ontwikkeling van nieuwe woongebieden.

1.5.4 Algemene trends

Autobezit en -gebruik blijven toenemen, dus ook de parkeerbehoefte neemt toe. Daar staat tegenover dat de vraag naar parkeerplaatsen vaak overschat wordt (Miermans & Van Moerkerke, 2005). De globale parkeerbehoefte is niet gelijk aan de som van de parkeerbehoefte van alle verschillende functies. Mensen combineren bezoeken en parkeren slechts één keer, het zogenaamde gecombineerd gebruik. De parkeerbehoefte moet dus per zone bekeken worden. Een lokaal bestuur moet ook rekening houden met tijdsperiodes. Vaak valt de parkeervraag van functies niet samen in de tijd (CROW, 2004c). Een voorbeeld hiervan: een bioscoopcomplex kan perfect functioneren in een stedelijke omgeving, bijvoorbeeld in een kantoorbuurt. De parkeerplaatsen zijn 's avonds en in het weekend toch beschikbaar (gecombineerd gebruik). Normen voor verschillende functies kunnen niet gewoon opgeteld worden om de norm voor de gemeente of de stad te bepalen. De globale norm vastleggen is dus zeer moeilijk.

De leeftijdsopbouw en samenstelling van huishoudens is sterk veranderd. Door verruiming van winkelopeningstijden (bijvoorbeeld koopzondagen) wordt het bezoek aan

de binnenstad en de stadsdeelcentra verdeeld over meerdere uren. Dit kan leiden tot een spreiding waardoor de parkeerdruk afneemt, maar ook tot een menging van verschillende parkeergroepen (bezoekers, bewoners, werkers), waardoor de parkeerdruk toeneemt (CROW, 2004a).

2 Gebruik van parkeernormen in een aantal Vlaamse steden en gemeenten

2.1 Literatuurstudie: het beleid omtrent parkeerrichtlijnen

2.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen of RSV (Min. van de Vlaamse Gemeenschap, 2004) is de basis voor het ruimtelijk beleid van het Vlaams gewest. Hierin legt de Vlaamse overheid vast in welke richting ze de ruimtelijke structuur van Vlaanderen wil zien evolueren en welke engagementen ze daarvoor concreet aangaat. In 1997 heeft de Vlaamse regering het RSV definitief goedgekeurd als kader voor het ruimtelijk beleid van Vlaanderen tot 2007 (herziening in 2007). Het RSV stelt een aantal bindende bepalingen. Zo wordt er een indeling gemaakt naar schaalgrootte in Vlaanderen, m.a.w. een indeling naar Vlaams stedelijk gebied rond Brussel, grootstedelijk gebied (delen van Antwerpen en Gent), regionaalstedelijk gebied (vb. Aalst, Hasselt-Genk), structuurondersteunend kleinstedelijk gebied (vb. Aarschot, Knokke-Heist), kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau (vb. Asse, Blankenberge) en buitengebied. Deze indeling wordt in dit project ook opgenomen.

Daarnaast formuleert het richtinggevend gedeelte van het RSV enkele uitgangspunten in verband met stedelijke mobiliteit en locatiebeleid. Een verzwaring van de problematiek inzake automobilititeit in de stedelijke gebieden moet worden vermeden. Dit kan door:

- concentratie en verweving (van nieuwe locaties voor wonen, werken en voorzieningen);
 - een locatiebeleid waarbij het mobiliteitsprofiel van de activiteit wordt afgestemd op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie;
 - de creatie van autoarme delen in klein-, regionaal- en grootstedelijke gebieden.
- Locatiebeleid is erop gericht nieuwe mobiliteitsgenererende activiteiten te voorzien op die

locaties waar de capaciteiten en kwaliteiten van het vervoersysteem (langzaam verkeer inbegrepen) dit toelaten. Op basis hiervan kunnen locatietypen worden opgesteld;

- een gericht parkeerbeleid (inclusief randstadparkings) ondersteunt de grotere selectieve bereikbaarheid van locaties. Dit beleid omvat onder meer het selectief beperken van het aanbod van nieuwe parkeerplaatsen en het opleggen van ruimtelijk gedifferentieerde parkeertarieven;
- een grotere uitwisseling tussen vervoersmodi in knooppunten (o.a. randstedelijk parkeren, park-and-ride, bike-and-ride, kiss-and-ride);
- vrijwaring en realisatie van OV-lijnen;
- het stimuleren van zachte vormen van vervoer in regionaal- en kleinstedelijke gebieden.

2.1.2 Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het Vlaams mobiliteitsbeleid staat voor de opgave om een beheersgericht beleid te voeren waarin economische, sociale, ruimtelijke en milieu-componenten geïntegreerd benaderd worden. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen (Mobiliteitscel, 2001) stelt vijf doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid: het vrijwaren van de bereikbaarheid, garanderen van toegankelijkheid, verzekeren van de veiligheid, verbeteren van de verkeersleefbaarheid en het terugdringen van de schade aan natuur en milieu.

Het voeren van een restrictief parkeerbeleid is één van de dragende maatregelen die in het plan (Mobiliteitscel, 2001) worden voorgesteld, binnen de doelstelling bereikbaarheid. Men wil het parkeerbeleid plaats- en functiespecifiek inzetten. Afhankelijk van de kwaliteit van de wegontsluiting en het openbaar vervoer, de mobiliteitskenmerken van de activiteiten in een gebied, de ruimtelijke dichtheid en het gewenste leefklimaat zouden er parkeernormen worden geformuleerd. Dit is maatwerk, dat in overleg met de provincies en gemeenten moet worden uitgewerkt. In algemene zin wordt gestreefd naar een verdubbeling van de parkeerkosten en de halvering van de parkeercapaciteit voor bezoekend verkeer in de centrale delen van stedelijke gebieden en in kwetsbare woongebieden. Het beperken van het aanbod moet in samenhang met leefbaarheid bekeken worden; er is een minimumaanbod nodig om de leefbaarheid van gebieden te verzekeren.

In centra van stedelijke gebieden en gemeenten moet volgens het Mobiliteitsplan Vlaanderen (Mobiliteitscel, 2001) een afweging gemaakt worden tussen de voordelen van autobereikbaarheid en het daaraan gekoppelde parkeren en bijhorende nadelen. Een selectief parkeerbeleid zal rekening houden met de specifieke noden van functies in het activiteitengebied op de verschillende momenten van dag en week. De inrichting van de openbare ruimte en het aanbod van OV zullen de afstand tussen (rand)parkeerplaats en bestemming als aanvaardbaar moeten laten overkomen. In de context van het herwaarderen van het wonen in de stedelijke gebieden, in het bijzonder in de stadscentra, moet men voldoende aandacht schenken aan het stallen van voertuigen door bewoners (op alle ogenblikken van de dag). Rond stations vormt het parkeren door treingebruikers een uitdaging. Enerzijds moet de trein voldoende attractief blijven voor potentiële spoorreizigers, anderzijds moet de verblijfskwaliteit en de doorstroming voor andere modi verzekerd blijven. In woonwijken rond de stadskern, rond stations en in negentiende-eeuwse wijken, vormt het parkeren, maar vooral het stallen van voertuigen een probleem. Ze functioneren vaak als goedkopere parkeerplaatsen voor centrumgebied of station, een beleid van bewonersparkeren kan deze overlast tegengaan. Bovendien wordt veel openbare en privéruimte opgeofferd voor het stallen van voertuigen, hoofdzakelijk voor de auto. Oplossingen kunnen gezocht worden op wijkniveau voor het efficiënt en veilig stallen van fiets en auto. Anderzijds kan aan de zijde van het autobezit ingegrepen worden door aantrekkelijke alternatieven aan te bieden, die het permanent autobezit overbodig maken.

De concrete doorvertaling en detaillering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen gebeurt via de mobiliteitsplannen voor de grootstedelijke gebieden en via de lokale mobiliteitsplannen opgesteld in het kader van het Mobiliteitsconvenant (Mobiel Vlaanderen, n.d.). Door het bestaan van modules is maatwerk mogelijk en kunnen projecten integraal worden bekeken. Duurzaam parkeerbeleid is een expliciete doelstelling binnen het herziene mobiliteitsconvenant (Vlaamse overheid, 2007). In de herziene module 1 van het Mobiliteitsconvenant heeft duurzaam parkeerbeleid volgende uitgangspunten:

- 1 Gebieden en functies moeten multimodaal bereikbaar zijn (niet alleen met de auto).
- 2 Parkeren is ondergeschikt aan het STOP principe: comfortabele bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en OV-gebruikers primeert op autoparkeren.

3 Duurzaam parkeren impliceert een bereikbaarheid waarbij overbodig en ongewenst autogebruik ontmoedigd wordt ten voordele van andere verplaatsingsmodi. Hiertoe worden "weerstand" ingebouwd:

- In stedelijke centra zijn dat capaciteit, prijs, parkeerduur en loopafstanden.
- In landelijke gemeenten is de schaarste aan ruimte minder een probleem, maar wordt het parkeren getoetst aan ruimtelijke kwaliteit. De inrichting van de openbare ruimte komt eerst tegemoet aan de comforteisen voor voetgangers, fietsers, OV-gebruikers en activiteiten in het algemeen, en pas daarna in functie van parkeren.
- Voor de randgemeenten van/in een stadsgewest gelden beide bovenstaande regels, maar wordt vooral nagestreefd dat een groot (gratis) parkeeraanbod bij grootschalige functies (commercieel, dienstverlenend, tertiair,...) niet als concurrentie met analoge stedelijke functies wordt gehanteerd.

4 Gecombineerd gebruik van parkeerruimte: Gebiedsgericht optimaliseren van het gebruik van parkeervoorzieningen, rekening houdend met complementaire tijds- en gebruiksregimes.

5 Parkeren, stallen en intermodaliteit: een duurzaam parkeerbeleid behandelt uiteraard ook fietsparkeren en parkeervoorzieningen op intermodale knopen. Bijvoorbeeld: station, bushalte, P & R,...

6 Evaluatie en monitoring van een duurzaam parkeerbeleid. Een duurzaam parkeerbeleid kan beoordeeld worden aan de hand van variabelen:

- evolutie in de modal split;
- kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte;
- doorstroming van het openbaar vervoer;
- verkeersveiligheid: afstanden tot kruispunten, aantal inritten, veiligheid in- en uitvoegbewegingen,....

2.1.3 Omzendbrieven

- Omzendbrief 59 van 17 juni 1970 houdende de richtlijnen betreffende de eis om bij bouwwerken parkeerruimte te scheppen (Ook wel 'Omsendbrief De Saeger') en latere wijzingen, toelichtingen.
- Bij omsendbrief van 3 juni 1997 (Raad van State, n.d.) (ook wel Omsendbrief RO 97/4) wordt de omsendbrief 59 d.d. 20 oktober 1982 houdende de richtlijnen betreffende de eis

om bij bouwwerken parkeerruimte te scheppen, opgeheven (Datum publicatie in B.S.: 21/12/1982).

(- Omzendbrief (Belgisch Staatsblad, 2007) nr. 18 van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beperking van het aantal parkeerplaatsen (12/12/2002). Eveneens als reactie op Omzendbrief De Saeger uit 1970.)

2.1.3.1 Inhoud omzendbrief 59 houdende de richtlijnen betreffende de eis om bij bouwwerken parkeerruimte te scheppen

De richtlijnen van 20 oktober 1982 (Vlaams Parlement, 2002) verplichten de aanvragers om bij het verkavelen, bouwen of verbouwen, een minimum aantal parkeerplaatsen aan te leggen. Het aantal varieerde naargelang de functie van het gebouw. In praktijk werd vastgesteld dat aanvragers vaak uit eigen beweging meer parkeerplaatsen voorzien dan werd opgelegd in de omzendbrief.

In 1970, ten tijde van de publicatie van de omzendbrief De Saeger waarin de verplichting wordt opgelegd een minimum aantal parkeerplaatsen aan te leggen bij de constructie van nieuwe gebouwen, kende de motorisatiegraad van de gezinnen een snelle groei. Het was evident dat het autoverkeer een sterke groei zou kennen, en dus ontstond het probleem van het parkeren van deze voertuigen zowel thuis als op het werk. Met de omzendbrief wou men de overlast van geparkeerde voertuigen op de openbare wegen en pleinen doen afnemen, door de eigenaar zelf te verplichten op de bouwplaats of in de onmiddellijke omgeving ervan, volgens de vierhonderdmeterregel, op privé-domein in een minimum aantal parkeerplaatsen te voorzien of dergelijke plaatsen te realiseren. Dit minimum werd bepaald in functie van de bestemming of het toekomstig gebruik van het gebouw. De omzendbrief heeft bijvoorbeeld de verplichting opgelegd om minstens één parkeerplaats per woning en minstens één parkeerplaats per 50 m² kantooroppervlakte te voorzien. Wie aan deze verplichting niet kon voldoen, kon ervan ontheven worden door een bepaald bedrag aan de gemeenten te betalen. Deze belastingen moesten door de gemeenten worden aangewend om openbare parkeerplaatsen aan te leggen.

2.1.3.2 Reden voor de opheffing omzendbrief 59; inhoud omzendbrief RO 97/4

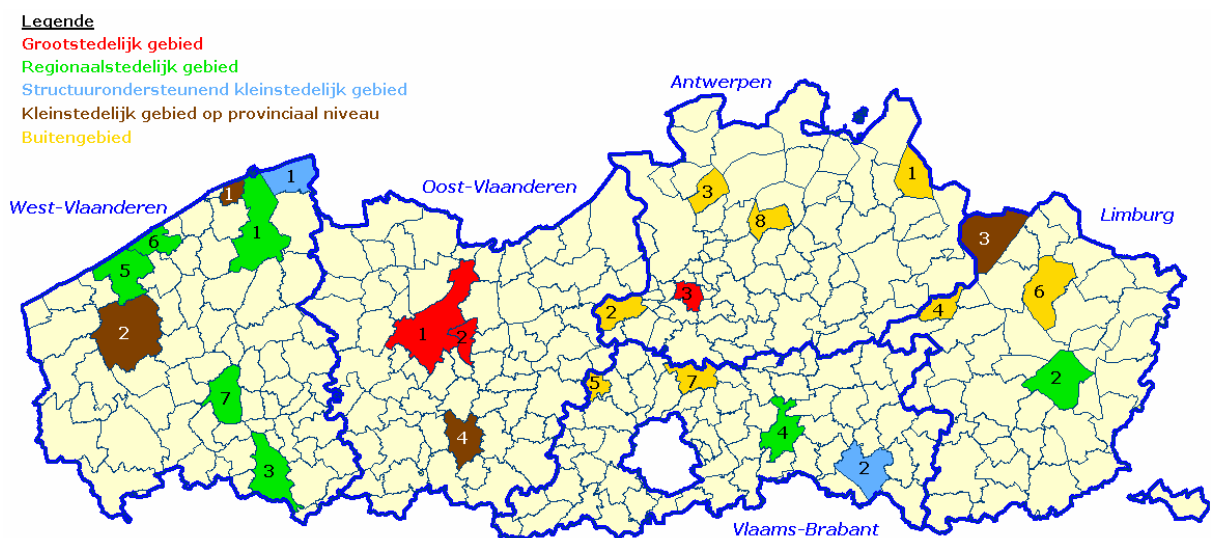
In de jaren '90 stelde men vast dat een beheersing van de automobilititeit noodzakelijk was door de problemen van bereikbaarheid en leefbaarheid. Daarom is er eerder nood aan maximale in plaats van minimale parkeernormen. Bij het afsluiten van sommige bijakten van het mobiliteitsconvenant, bijvoorbeeld voor het verhogen van het OV-aanbod, gaat de gemeente de verbintenis aan om het aantal parkeerplaatsen zowel op openbaar als op het privédoomein te bevrozen. Deze verbintenis is uiteraard niet verenigbaar met de omzendbrief. Daarom werd de omzendbrief opgeheven.

De gemeente heeft dus de volledige verantwoordelijkheid inzake parkeerbeleid en beslist autonoom over de uitwerking van parkeernormen. Verschillende steden en gemeenten hebben de normen van de omzendbrief overgenomen (mits aanpassingen) in een bouwverordening en/of een belastingreglement, in bijzondere plannen van aanleg of BPA's (nu gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen of GRUP's), in mobiliteitseffectenrapporten of MOBER's, of in bedrijfsvervoerplannen. Deze bleven van toepassing na opheffing van de omzendbrief. Andere steden en gemeenten hebben een eigen parkeerbeleid ontwikkeld, afgestemd op de lokale omstandigheden. Door het opheffen van de omzendbrief wil de minister de gemeenten daartoe aansporen.

Omszendbrief RO 97/4 (Raad van State, n.d.) geeft aan dat de Vlaamse overheid aanbevelingen voor een lokaal parkeerbeleid zal uitwerken. Idealiter worden de parkeernormen gedifferentieerd volgens de principes van het locatiebeleid: het mobiliteitsprofiel van de vestiging moet overeenkomen met het bereikbaarheidsprofiel van de locatie. Ruimtelijke uitvoeringsplannen lijken daarvoor het aangewezen instrument. Wat de parkeerproblematiek betreft, is het de taak van het gemeentelijk niveau om hiervoor richtlijnen uit te werken. Gelet op het subsidiariteitsprincipe en gelet op het feit dat de instrumenten voor een parkeerbeleid voornamelijk instrumenten zijn op gemeentelijk niveau, is het aan de gemeente om zich hiervoor in te zetten. Binnen het gemeentelijk mobiliteitsbeleid, dat gestalte krijgt binnen het mobiliteitsplan en het parkeerbeleidsplan, kan het gebruik van het beschikbare instrumentarium worden bepaald.

2.2 Analyse van parkeercijfers in Vlaamse steden en gemeenten

Figuur 2 situeert de Vlaamse steden en gemeenten die behandeld worden. Deze zijn ingekleurd overeenkomstig de gebiedsafbakening uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (zie legende). De nummering van de gemeenten van één bepaalde kleur komt overeen met de nummering die gehanteerd wordt in de analyse van parkeerverordeningen en -reglementen (zie bijlage 2). Daarnaast volgt ook een analyse van het gebruik van gemeentelijke RUP's, de vroegere BPA's, MOBER's en vervoerplannen voor het opstellen van parkeercijfers binnen een stad of gemeente.



Figuur 2: De geanalyseerde Vlaamse steden en gemeenten (ESRI, 1997; eigen verwerking).

Een parkeernorm is representatief voor de visie die een gemeente heeft op vlak van parkeerbeleid bij nieuwe ontwikkelingen (Vlaamse overheid, 2007). De gemeentelijke visie achter de stedenbouwkundige verordeningen inzake het voorzien van parkeerplaatsen bij nieuwbouw of verbouwing werd eveneens geanalyseerd, in bijlage 2. Uit een 'Enquête gemeentelijk parkeerbeleid' blijkt dat 19 % van de Vlaamse gemeenten parkeernormen gebruiken, vooral gemeenten in stedelijke gebieden. Dit is weergegeven op Figuur 3. Figuur 4 geeft een overzicht van doelstellingen van parkeernormen.

Indeling gemeenten	Gebruik P-norm
Centrumsteden	70%
Grootstedelijk gebied	60%
Regionaal stedelijk gebied	21%
Kleinstedelijk gebied provinciaal	21%
Kleinstedelijk structuurondersteunend	33%
Buitengebied	9%
Vlaams stedelijk gebied rond Brussel	13%
Alle Vlaamse steden en gemeenten	19%

Figuur 3: Gebruik van parkeernormen in Vlaamse steden en gemeenten (Vlaams Min. van Mobiliteit en Openbare Werken, 2007).

	Beperken ongewenst autogebruik	Vermijden parkeeroverlast op straat
Krappe norm	x	
Ruime norm		x
Maximum norm	x	
Minimumnorm		x
Randvoorwaarde	- Aanwezigheid van hoogwaardig OV-aanbod - Parkeerregulering	- Aanwezigheid van hoogwaardig OV-aanbod - Parkeerregulering

Figuur 4: Doelstellingen van parkeernormen (Vlaamse overheid, 2007).

2.2.1 Verordeningen en belastingreglementen

Gemeenten kunnen via een stedenbouwkundige verordening vaak gecombineerd met een belastingreglement parkeernormen opleggen. Momenteel beslist de gemeente of de norm/kencijfer al dan niet wordt opgesteld, en of een bestaande norm/kencijfer al dan niet nageleefd moet worden. De normen in een verordening dienen afgestemd te zijn op de lokale omstandigheden en te passen binnen het parkeerbeleid. De parkeernormen worden best gedifferentieerd volgens de principes van het locatiebeleid: het mobiliteitsprofiel van de vestiging moet overeenkomen met het bereikbaarheidsprofiel van de locatie (Vlaamse overheid, 2007).

Een stedenbouwkundige verordening hoeft zich niet te beperken tot het opleggen van parkeernormen, men kan het uitbreiden naar:

- het opleggen van laad- en losplaatsen;
- de opmaak van een schoolvervoerplan;
- het opleggen van een bedrijfsvervoerplan dat eventueel kan leiden tot de verbintenissen van de ontwikkelaar ten aanzien van alternatieve vervoerwijzen;
- ontwerprichtlijnen in verband met de materiaalkeuze van de parkeervoorziening, breedte van in- en uitritten;
- speciale voorwaarden bij de aanleg van grote (vanaf 20 parkeerplaatsen) parkeervoorzieningen, nl. de aandacht voor groenvoorzieningen (vb. het aanbrengen van een groenscherm tussen het openbaar domein en het privé domein, het aanplanten van 1 hoogstammige boom per 4 parkeerplaatsen);
- minimumnormen voor fietsenstalplaatsen;
- de verplichting een fietsenstalling te voorzien indien het bedrijf, kantoor of handelszaak meer dan 10 werknemers heeft.

Tabel 1 toont een aantal Vlaamse steden en gemeenten met de belangrijkste elementen uit hun parkeerverordening of belastingreglement. In sommige van deze gemeenten wordt de norm niet meer toegepast of is ze zodanig verouderd dat ze niet meer geldig is. Maar in andere gemeenten is de verordening recent nog gewijzigd. Bijlage 2 geeft een gedetailleerde uitwerking van Tabel 1.

Er zijn zeer veel gelijkenissen op vlak van de toegepaste cijfers, of de berekening van het aantal parkeerplaatsen omdat ze vaak overgenomen zijn uit omzendbrief 59. Dit wijst er op dat het merendeel ongeveer dezelfde kencijfers gebruikt (in plaats van normen, vanuit maatschappelijk oogpunt). Bijna altijd worden deze als minimumaantallen gehanteerd, met het oog op het vermijden van parkeeroverlast op straat. Toch voeren de gemeenten een ongelijk parkeerbeleid en gaat het over zeer verschillende locaties. Bij het merendeel van de steden en gemeenten is parkeren een actueel thema, maar bij sommige helemaal niet. De visie achter de verordening varieert eveneens van gemeente tot gemeente. In de meeste gevallen wil men echter parkeeroverlast op straat vermijden. Ook de belasting die bij de parkeerverordening hoort is zeer uiteenlopend. Sommige gemeenten weigeren enkel de vergunning, bij anderen geldt een belasting van € 1 250 tot zelfs € 10 000 per parkeerplaats. Het aantal categorieën van functies waarvoor cijfers voor parkeren worden opgesteld, varieert sterk en blijkt niet samen te hangen met de

gebiedsafbakening uit het RSV, het inwoneraantal of de bevolkingsdichtheid van de betreffende stad of gemeente, eerder met de mate van uitwerking van het document. Daarnaast zijn er ook enkele gemeenten die afwijken van de cijfers uit de omzendbrief. Vaak stellen zij één vast getal op voor een beperkt aantal functies (meestal enkel wonen).

Het gemeentelijk mobiliteitsbeleid weerspiegelt zich enkel in de gehanteerde normen in de gemeenten waar parkeerbeleid veel aandacht krijgt. Zo worden bijvoorbeeld normen voor fietsenstalplaatsen opgesteld in de steden of gemeenten waar fietsbeleid een vooraanstaande plaats krijgt (één derde van de besproken gemeenten).

Doel van de opheffing van de omzendbrief 59 was een beheersing van de automobilititeit. Heel wat bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen doken hierbij op, waardoor er een nood bleek aan maximumnormen. Toch zien we dat de steden en gemeenten die met parkeernormen uit een verordening of reglement werken, kiezen voor minimumnormen om parkeeroverlast op straat terug te dringen. Zeer weinig gemeenten werken met maximumnormen en ook de visie van het beperken van het ongewenst autogebruik wordt door weinig steden en gemeenten ondersteund. Te weinig aandacht gaat naar het mobiliteits- en bereikbaarheidsprofiel van de vestiging door te werken met een algemene stedenbouwkundige verordening of belastingreglement voor het volledig grondgebied. Het feit dat er veel overeenkomst is in de cijfers wijst op te weinig samenhang met het gemeentelijk parkeerbeleid en te weinig differentiatie naar locatie en functie. De Vlaamse steden en gemeenten bezitten hoofdzakelijk verouderde verordeningen en reglementen waarbij een herziening vaak enkele jaren te lang op zich laat wachten.

Het gebruik van een parkeernorm kan discussies over het te voorziene parkeeraanbod bij nieuwbouwontwikkelingen voorkomen. Maar parkeernormen dienen vooral afgestemd te worden op het dynamisch parkeerbeleid en dus ook op regelmatige basis bijgestuurd te worden. Een parkeernorm geldt ook steeds voor een bepaald gebied, een bepaalde zone in een stad of gemeente. Gezien een parkeernorm afhankelijk is van vele lokale factoren (autobezit, OV-aanbod, gewenste dichtheid van functies,...) moet ook steeds gespecificeerd worden voor welk gebied een parkeernorm geldig is.

Gemeente	RSV	Inwoners	Dichtheid	Prov.	Verordening	Belasting	Wijze	Norm	Sanctie	Datum P-beleidsplan	Actueel	Toepassingsgebied	Situering v/d stad
1	Gent	235.143	1.505,4	O-VI	x	x	Auto/Fiets	Fiets: min.	belasting	2004	x	Vooral binnenstad	Kennis, industrie,...
2	Destelbergen	17.239	848,1	O-VI	x		Auto	Minimum	weigering	1991	x	Volledig	Landelijk, deels verstedelijk
3	Kortrijk	20.243	854,1	A	x	x	Auto/Fiets	Minimum	tot 7.000	2005		Volledig	Landelijk, ook industrieel
4	Brugge	116.982	845,2	W-VL	x		Auto/Fiets	Minimum	weigering	2006	x	Volledig	Toeristisch, eco activiteiten,...
5	Genk	64.095	729,2	L	x	x	Auto	Minimum	6.500	1993	x	Volledig	Industrie, tertiair
6	Kortrijk	73.777	922,2	W-VL	x		Auto/Fiets	Minimum	weigering	2007	?	Volledig	Industrie, transport
7	Leuven	91.942	1.624,4	VI-Br	x	x	Auto/Fiets	Minimum	tot 7.000	2004	x	Uitgeza. winkelgeb.	Kennis, diensten, cultuur,...
8	Middelkerke	18.080	238,8	W-VL		x	Auto	Minimum	1.750	2007	?	Volledig	Kusttoerisme, cultuur
9	Oostende	69.115	1.833,3	W-VL	x		Fiets	Minimum	weigering	1999	?	Volledig	Kusttoerisme, haven-ind
10	Roeselare	56.268	940,9	W-VL		x	Auto	Minimum	2.500	2007	x	Volledig	Handelsstad, diensten
11	Knokke-Heist	34.132	605,2	W-VL		x	Auto	Minimum	2.000	2007	x	Volledig	Toeristisch, handel
12	Tienen	32.083	446,8	VI-Br		x	Auto	Minimum	1.250	2006	x	Volledig	Industrie, natuur en cultuur
13	Blankenberge	18.329	1.053,4	W-VL		x	Auto	Vast getal	1.610	2007	?	Volledig	Toeristisch, handel
14	Diksmuide	15.764	1.05,5	W-VL		x	Auto	Minimum	2.500	2005	x	Volledig	Agrarisch
15	Lommel	32.141	313,9	L	x	x	Auto	Nt toegepast	3.000	2000	x	Volledig	Toerisme, industrie, voorz.
16	Zottegem	24.578	433,5	O-VI		x	/	Nt toegepast	2.479	2001		/	Landelijk, kMO's
17	Arendonk	12.329	222,5	A		x	Auto	Minimum	2.500	2006	x	Volledig	Groen, agrarisch
18	Bormern	20.235	441,8	A	x	x	Auto/Fiets	Min/Max	6.000	2006	x	Volledig	Recreatief, landelijk
19	Braschaat	37.133	964,5	A		x	Auto	Minimum	2.500	2001		Volledig	Natuur, wonen
20	Harm	9.824	300,4	L	x	x	Auto	Minimum	10.000	2006		Volledig	Natuur, cultuur, ook industrie
21	Opwijk	12.393	629,1	VI-Br	x		Auto/Fiets	Vast getal	weigering	2004	x	Volledig / station	Groen, natuur
22	Peer	15.943	183,3	L	x	x	Auto	Minimum	3.000	2008	x	Centra van deelgem.	Landelijk, toeristisch
23	Zernst	21.553	503,6	VI-Br	x		Auto	Min./inventaris	weigering	2006		Bebouwde kern	Landbouw, recreatief
24	Zoersel	20.803	537,5	A	x	?	Auto	Minimum	?	1996	?	Centrum / rand	Natuur, agrarisch

Tabel 1: Vergelijking parkeernormen/-kencijfers in verordeningen van Vlaamse steden, gemeenten.

2.2.2 BPA's en RUP's

De gemeenten met een parkeerverordening werden bevroegd naar het beschikken van parkeernormen in BPA's en gemeentelijke RUP's. Het is het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, artikel 56, dat bepaalt dat RUP's voorrang hebben op een stedenbouwkundige verordening omdat het gebiedsspecifieke plannen zijn waardoor meer gedetailleerde uitwerking mogelijk is. Omzendbrief RO 97/4 (Raad van State, n.d.) geeft eveneens aan dat ruimtelijke uitvoeringsplannen meer geschikt zouden zijn dan de parkeerverordeningen. Het mobiliteitsprofiel van een vestiging moet immers overkeerkomen met het bereikbaarheidsprofiel van de locatie van de vestiging.

Een ruimtelijke uitvoeringsplan (RUP) is een plan dat concrete uitwerking geeft aan het ruimtelijk structuurplan. Aan de basis van een ruimtelijk uitvoeringsplan ligt in vele gevallen een stedenbouwkundig ontwerp, een structuurschets of concepten van het betrokken gebied. Eens het definitief is goedgekeurd heeft het RUP een bindend en verordenend karakter voor zowel het bestuur als de burger. Een ruimtelijk uitvoeringsplan is een plan waarmee de overheid in een bepaald gebied de bodembestemming vastlegt. Voor alle percelen in een bepaald gebied wordt zo heel duidelijk wat er kan en wat niet. Op basis van de stedenbouwkundige voorschriften die zijn opgenomen in het RUP, kunnen stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd worden als het RUP is goedgekeurd. Het RUP is voor de gemeente een juridisch instrument voor het structureren en organiseren van haar parkeerbeleid (Vlaamse overheid, 2007).

Vaak vermeldt de stedenbouwkundige verordening dat normen bepaald aan de hand van BPA's en gemeentelijke RUP's de normen uit de verordening opheffen. Dit is het geval in negen van de besproken steden en gemeenten, namelijk Kontich, Genk, Kortrijk, Leuven, Oostende, Bornem, Ham, Opwijk en Zemst. In Kontich acht men parkeernormen bepaald aan de hand van een RUP of BPA waardevoller dan de algemene normen omdat ze locatiespecifiek zijn. Eveneens wordt in bepaalde gevallen een MOBER gebruikt voor de specificatie van de normen. In Kortrijk vermeldt de verordening dat parkeernormen bepaald in een gemeentelijk RUP, BPA, verkavelingsplan of school-, bedrijfsvervoerplan voor een bepaald gebied de normen uit de verordening opheffen.

In Genk geeft men minimumnormen bij slechts enkele functies. De bepaling (en verantwoording) van het aantal parkeerplaatsen voor de auto bij overige functies dient via een uitgebreide motiverende nota vastgelegd te worden. Daarbij dient de projectontwikkelaar rekening te houden met het gelijktijdig aantal aanwezige bezoekers/werknemers én met de bereikbaarheid via openbaar vervoer.

2.2.3 MOBBER's

Mobiliteiteffectenrapporten of MOBBER's worden eveneens in vele steden en gemeenten gebruikt om parkeernormen bij nieuwbouw of vernieuwing vast te leggen. Ook deze normen vervangen de algemene normen uit de verordening.

Een MOBBER moet volgende onderdelen bevatten:

- 1 Beschrijving huidig bereikbaarheidsprofiel: Beschrijving van huidige bereikbaarheid (voor auto, OV, fiets, voetganger) en het in kaart brengen van knelpunten inzake bereikbaarheid en verkeersintensiteiten op toeleidende wegen en kruispunten.
- 2 Verkeersgeneratie: Beschrijving van de verkeersgeneratie = hoeveel verkeer deze site door het bouwproject bijkomend zal aantrekken (voor personen- en goederenverkeer, indien toepasselijk). Voor het personenverkeer wordt gespecificeerd naar werknemers, bezoekers en naar spits- en dalperiode.
- 3 Vervoerwijzekeuze: Het aantal verplaatsingen verdeeld over de verschillende vervoerwijzen en dit volgens beredeneerde aannames.
- 4 Routekeuze en toedeling: Op basis van weerstandsfuncties worden de gegenereerde ritten aan het routenetwerk toebedeeld.
- 5 Te verwachten effecten op het vlak van verkeer: wegvak-, lijnbelasting en parkeerbehoefte. Deze moeten getoetst worden aan de toekomstige capaciteiten en ruimtelijke mogelijkheden, dus expliciet nagaan waar problemen dreigen te ontstaan qua capaciteit in het netwerk. Ook de impact op de verkeersleefbaarheid in de omgeving van het project moet worden nagegaan. Op basis van dit onderzoek, wordt het ontsluitingsconcept voor de site vastgelegd.
- 6 Parkeren: Een raming van de parkeerbehoefte voor het bouwproject moet worden opgemaakt, opgesplitst naar de verschillende functies en rekening houdend met het feit dat pieken veroorzaakt door verschillende activiteiten mogelijk kunnen samenvallen. Ook de behoefte aan fietsstallingen wordt hier berekend.

7 Duurzaamheidstoets: In deze toets wordt nagegaan welke maatregelen de projectontwikkelaar zal nemen opdat het gebruik van de duurzame vervoerwijzen zou toenemen.

8 Sensitiviteitstoets: Deze fase geeft aan welke de gevolgen kunnen zijn van variaties in aannames. Bedoeling is na te gaan of variaties in aannames, zorgen voor een ander beeld qua netwerkbelastingen en zo de oorspronkelijke resultaten van de MOBER kunnen vertekenen.

In Gent vermeldt de stedenbouwkundige verordening inzake parkeernormen dat men verplicht is een MOBER op te stellen voor de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning in 3 gevallen:

- Bij een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor het bouwen of uitbreiden van kantoorgebouwen met een totale vloeroppervlakte na de werken van 10 000 m² of meer.
- Bij een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor het bouwen of uitbreiden van handelszaken met een totale vloeroppervlakte na de werken van 3 000 m² of meer.
- Bij een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor het bouwen of uitbreiden van gebouwen, waarbij zowel kantoorruimte als handelszaken worden voorzien, met een totale vloeroppervlakte na de werken van 5 000 m² of meer.

De gemeentelijke stedenbouwkundige verordening 'het algemeen bouwreglement' in Kontich bepaalt wanneer er een MOBER dient opgemaakt te worden voor specifieke stedenbouwkundige aanvragen of verkavelingen. In deze projecten worden de resultaten van de MOBER gebruikt om het aantal parkeerplaatsen te bepalen (indien deze onafhankelijk is opgesteld). De gemeente Kontich vindt dit dan ook een betere methode om het aantal parkeerplaatsen te bepalen in het geval van grootschalige projecten én onder de voorwaarde dat de MOBER correct opgemaakt is.

Verder vervangen parkeernormen uit MOBER's de algemene parkeernormen in steden en gemeenten als Kortrijk (zowel voor de fiets als voor de auto) en Bornem. Bij de realisatie van grotere projecten in Bornem, met een totale brutovloeroppervlakte van 3 000 m² en bij projecten met een sterk verkeersgenererend karakter zal een MOBER moeten uitwijzen wat het verantwoorde aantal parkeer- en fietsstalplaatsen is. In geval gecombineerd ruimtegebruik van de parkeer- en fietsstalplaatsen mogelijk is, kan tevens worden afgeweken van de minimum- en maximumnormen voor parkeer- of

fietsstalplaatsen als aan de hand van een MOBER wordt aangetoond welke het verantwoorde aantal parkeer- of fietsstalplaatsen voor het betreffende gebouw is.

Een MOBER wordt er omschreven als:

- een informatief document dat deel uitmaakt van het aanvraagdossier tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning
- een document dat ramingen en informatie verschaft omtrent het bestaande bereikbaarheidsprofiel van de gehuisveste functie, het te verwachten vervoer dat het project teweeg zal brengen, de vervoerswijzen, de routekeuzen, de parkeerbehoefte, de effecten op vlak van verkeer en hoe de inrichting/het bedrijf hierop kan inspelen.

2.3 Conclusie Vlaanderen

De onderzoeksvragen over de huidige en voorbije Vlaamse situatie (punt 1.1.3) zijn nu grotendeels beantwoord. Er zijn parkeercijfers opgesteld op Vlaams niveau (via de omzendbrief 59), maar via omzendbrief RO 97/4 werden ze in de jaren '90 opgeheven. Dit deed men omdat een beheersing van de automobiliteit nodig was. De gemeente beslist dus over parkeernormen. Een aantal gemeenten hebben de kencijfers van de omzendbrief overgenomen in een bouwverordening en/of belastingreglement en hanteren ze momenteel nog steeds. Zoveel mogelijk van deze gemeenten zijn opgenomen in dit project.

Momenteel beslist de gemeente autonoom of de norm/kencijfer al dan niet wordt opgesteld, en of een bestaande norm/kencijfer al dan niet nageleefd moet worden. Tabel 1 toont de Vlaamse steden en gemeenten die besproken zijn met de belangrijkste elementen uit hun parkeerverordening of belastingreglement. Opvallend is dat de kencijfers meestal als minimum worden gehanteerd, om parkeeroverlast op straat te vermijden. Beter is om te werken met locatiespecifieke kenmerken, zoals het bepalen van het bereikbaarheidsprofiel en het mobiliteitsprofiel van een vestiging bij nieuwbouw of verbouwing. BPA's werden vroeger vaak opgesteld en worden momenteel ruimtelijke uitvoeringsplannen genoemd. Een aantal steden en gemeenten kiezen ervoor om voor specifieke projecten parkeernormen op een andere wijze vast te stellen, ook al werd een stedenbouwkundige verordening betreffende parkeerplaatsen bij nieuwbouw en verbouwing voor de stad of gemeente opgesteld. Zo hangt het aantal te voorziene parkeerplaatsen af van de bereikbaarheid (voor de verschillende vervoerswijzen) en

andere kenmerken van de locatie. Dit wordt eveneens bepaald door de Vlaamse overheid in artikel 56 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening (Vlaamse overheid RO, n.d.).

Artikel 56: 'De voorschriften van de ruimtelijke uitvoeringsplannen heffen, voor het grondgebied waarop ze betrekking hebben, de bepalingen van de bestaande stedenbouwkundige verordeningen die daar strijdig mee zijn, van rechtswege op.'

Vooraf gemeentelijke RUP's en MOBER's worden gebruikt, in de besproken gemeenten, voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op een locatie-afhankelijke manier. Meer dan één derde van de besproken steden en gemeenten heeft artikel 56 van het decreet van 18 mei 1999 opgenomen in de stedenbouwkundige verordening betreffende parkeernormen. Voor MOBER's zijn dit slechts 4 van de 24 steden en gemeenten. School- of bedrijfsvervoerplannen worden nog niet veel gebruikt voor het bepalen van parkeernormen. Het opstellen van school- en bedrijfsvervoerplannen gebeurt nog maar enkele jaren en kent momenteel een groeiend succes. Van de 24 besproken gemeenten vermelden enkel de stedenbouwkundige verordening van Kortrijk en van Brugge dat normen bepaald in vervoerplannen de algemene norm vervangen.

10 van de 24 besproken steden en gemeenten werken liever met één algemene norm, opgesteld in een stedenbouwkundige verordening, geldend voor het volledige grondgebied. Zo verkiest het gemeentebestuur van Destelbergen dat normen bij nieuwbouw of verbouwing worden bepaald volgens de stedenbouwkundige verordening, die geldt voor het hele gemeentelijk grondgebied. Daarnaast zijn er nog 2 gemeenten die ook de voorkeur geven op een algemene norm via een stedenbouwkundige verordening, maar enkel geldend voor de centra van het grondgebied. De sanctie die gehanteerd wordt in de stedenbouwkundige verordeningen (zie Tabel 1) varieert sterk tussen de besproken gemeenten.

3 Gebruik van parkeernormen in een aantal Nederlandse steden en gemeenten

3.1 Literatuurstudie: het beleid omtrent parkeerrichtlijnen

3.1.1 Gebruik

De ASVV 'Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' (CROW, 2004c), alsook publicatie 182 'Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering' (CROW, 2004a), geven parkeerkencijfers voor Nederland. Deze zijn al jaren een bekend fenomeen bij verkeerskundigen en mensen in aangrenzende vakgebieden. Ze dateren uit 1992, met een herziening in 2004. De ontwikkelingen op het gebied van autobezit en – gebruik zijn immers niet blijven stilstaan. Een nieuwe presentatie van de cijfers verscheen eveneens in 2004, namelijk cijfers per stedelijkheidsgraad en naar gebied binnen een plaats (CROW, 2004a).

De kencijfers hebben een redelijk officiële status (CROW, 2004c). In de Modelbouwverordening van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten wordt immers voor een normstelling voor het aantal parkeerplaatsen per voorziening verwezen naar de parkeerkencijfers van de ASVV. Nochtans werden de cijfers door CROW ontwikkeld als kencijfers, niet als norm. De parkeerkencijfers zijn gebaseerd op (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen van (Nederlandse) gemeenten. In het Nederlandse Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II), opgesteld in 1990, werd onderscheid gemaakt naar A, B en C-locaties met daaraan gekoppelde nationale maximum parkeernormen (CROW, 2002a). Die normen hadden veel impact op nieuw te ontwikkelen kantoorlocaties. Bedrijven en ontwikkelaars ervoeren de B-norm (één parkeerplaats op vijf werknemers) als onnodig streng en niet in overeenstemming met bijvoorbeeld de kwaliteit die het openbaar vervoer ter plekke bood of de situatie bij het bedrijf (CROW, 2006). Met de komst van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) 2001-2020 is dit oude locatiebeleid losgelaten en werd het gedecentraliseerd. Dit betekent het wegvallen van de rijksnormering voor bedrijven met in de plaats een eigen gemeentelijke norm of regeling in combinatie met het door de gemeente te voeren vervoermanagement en overleg met de marktpartijen (CROW, 2002a). Met het loslaten van het ABC-locatiebeleid ontstaan er mogelijkheden om parkeren als lokaal en regionaal instrument gedifferentieerder en effectiever in te zetten (CROW, 2006). Brochurenummer 575 'Parkeren en het

locatiebeleid – de consequenties op nieuwe en bestaande locaties' (CROW, 2006) geeft een uiteenzetting van de evolutie van dit Nederlands locatiebeleid, inclusief de daaraan gekoppelde parkeernormen, op juridisch vlak.

Bij het gebruik van parkeercijfers moet rekening worden gehouden met: bereikbaarheidskenmerken van de locatie, specifieke kenmerken van de functie, mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers en het gemeentelijk parkeerbeleid. Hoewel het inleidende hoofdstuk hier reeds op gewezen heeft, wordt dit vanuit de Nederlandse context uitgebreid beschreven en toegepast.

3.1.1.1 Bereikbaarheidskenmerken van de locatie

De vraag naar parkeerplaatsen wordt bepaald door de locatie van de functies en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen. Uit parkeerstudies in Nederland blijkt dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom (CROW, 2004a). Dit komt vooral door het openbaar vervoer in het centrum (alternatieve vervoerwijzen), met een hoger aanbod en betere kwaliteit dan buiten het centrum. Daarom maakt het CROW (2004a) onderscheid in de parkeercijfers naar stedelijke zone: centrum, schil/overloopgebied en rest bebouwde kom. Ook de stedelijkheidsgraad is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen. Onder stedelijkheidsgraad wordt het aantal adressen per vierkante kilometer verstaan. Het Centraal Bureau voor de Statistiek heeft de typologie van de stedelijkheidsgraden geïntroduceerd (Tabel 2).

Stedelijkheidsgraad	Omgevings-adressendichtheid	Aantal gemeenten	Gemiddeld aantal inwoners
Niet stedelijk	< 500	164	13 000
Weinig stedelijk	500 – 1 000	171	20 000
Matig stedelijk	1 000 – 1 500	94	35 000
Sterk stedelijk	1 500 – 2 500	55	78 000
Zeer sterk stedelijk	> 2 500	12	239 000

Tabel 2: Stedelijkheidsgraad van Nederlandse gemeenten (CBS, OVG 2002, CROW).

3.1.1.2 Specifieke eigenschappen van de functies

Eigenschappen als aantrekkelijkheid, kwaliteit en het invloedsgebied van een functie in verhouding tot concurrenten of alternatieven bepalen eveneens de parkeersituatie. Dit is het geval bij een winkelcentrum met regionale uitstraling t.o.v. een winkelcentrum (met dezelfde vloeroppervlakte) zonder regionale uitstraling. Dergelijke verschillen zijn niet nauwkeurig in parkeerkcijfers te vertalen (CROW, 2004a). De gebruiker zal dan een keuze moeten maken uit de bandbreedte van de parkeerkcijfers. Brochurenummer 571 'Beargumenteerd kiezen voor parkeernormen – het gebruik van nieuwe parkeerkcijfers' (CROW, 2005) bespreekt de consequenties van krappe en ruime normen op basis van de kencijfers van het CROW. Het geeft dus een richtlijn bij de keuze uit de bandbreedte van de parkeerkcijfers.

3.1.1.3 Mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers

Mobiliteitskenmerken van (potentiële) gebruikers van parkeervoorzieningen kunnen een invloed hebben op de bepaling van het aantal parkeerplaatsen (CROW, 2004a). Het gaat vaak om specifieke situaties waarvoor de parkeerkcijfers van geval tot geval moeten worden geïnterpreteerd. Een voorbeeld: bij een bedrijf dat aan het personeel een OV-abonnement verstrekt, zijn minder parkeerplaatsen nodig dan gemiddeld (CROW, 2004c).

3.1.1.4 Gemeentelijk parkeerbeleid

Het CROW (2004a) omschrijft het parkeerbeleid in Nederland als:

- een belangrijk instrument in het realiseren van het (rijks)beleid op het gebied van verkeer en vervoer, milieu en ruimtelijke ordening;
- het ontwikkelen van een visie ten aanzien van het parkeren;
- het aangeven van doeleinden die worden nagestreefd;
- het aangeven van de randvoorwaarden waarmee bij het nastreven van die doeleinden rekening moet worden gehouden;
- het aangeven van de acties die moeten worden ondernomen om de gestelde verkeerskundige en ruimtelijke doelen te bereiken.

Zo'n beleid komt tot stand in overleg met belanghebbende instanties en groeperingen. Parkeerbeleid in Nederland is grotendeels gemeentelijk beleid. Gemeenten en bedrijven maken afspraken over gebiedsgewijze toedeling en beheer van parkeercapaciteit, liefst als onderdeel van een vervoermanagementspakket. De lokale overheden reguleren, waar nodig, ook het woongebonden parkeren. Provincies identificeren de gebieden waar regionale afstemming van parkeerbeleid nodig is en zorgen ervoor dat gemeenten deze afstemming vormgeven. Het rijk ondersteunt dit proces met instrumentontwikkeling en verspreiding van voorbeelden (CROW, 2004c).

Vervoermanagement is een instrument voor bedrijven, om de bereikbaarheid te verbeteren door te sturen in de mobiliteit van de werknemers en bezoekers (CROW, 2004c). Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geeft de volgende definitie: 'Vervoermanagement is de zorg van het management van bedrijven en instellingen voor personenvervoer gericht op selectief autogebruik' (CROW, 2004a).

Vervoermanagement betreft onder meer (het stimuleren van):

- flexibilisering van de arbeidstijden (niet allemaal op hetzelfde moment beginnen);
- aangepaste bedrijfstijden (net vroeger of later beginnen dan overige bedrijven in de omgeving waardoor drukte gespreid wordt);
- telewerken;
- OV-gebruik (aanbieden van een OV-abonnement i.p.v. een kilometervergoeding);
- carpoolen;
- bedrijfsvervoer;
- fietsen (een fiets van de zaak beschikbaar stellen, aanleggen van goede fietsparkeervoorzieningen en aanbieden van kleedgelegenheden voor (langeafstand-) fietsers);
- parkeerbeleid (parkeerplaatsen dicht bij de ingang voor carpoolers of een vergunningensysteem waardoor alleen mensen die echt de auto nodig hebben recht hebben op een parkeerplaats);
- tegemoetkoming in de reiskosten.

De kracht van vervoermanagement is dat alle genoemde maatregelen in een samenhangend pakket worden aangeboden. Een zorgvuldig samengesteld pakket van maatregelen heeft een gunstige invloed op de behoefte aan parkeerplaatsen. In de ASVV (CROW, 2004c) zijn ervaringen met vervoermanagement, de juridische zijde alsook een bruikbare methode weergegeven.

3.1.2 Evolutie parkeerkcijfers

Opvallend is dat Nederland al enkele jaren ervaring heeft met het opstellen van parkeerkcijfers, zowel voor de auto als voor de fiets. Bij de actualisatie van de kencijfers over de jaren heen spelen een aantal factoren (CROW, 2004a):

- toename van het gemiddeld autobezit;
- toename van het autogebruik;
- verruiming van winkelopeningstijden;
- bezoek aan de binnenstad in de avonduren.

De actualisatie van de kencijfers gebeurde aan de hand van een Databank Parkeerkcijfers (CROW, 2004a). Deze databank bestaat uit bronnen en functies. De bronnen karakteriseren het brondocument van een parkeerkcijfer via schaalniveau (landelijk, gemeentelijk), stedelijkheidsgraad (stad, dorp) en stedelijke zone (centrum, buitenwijk). De databank kent zeven hoofdfuncties waaronder wonen, winkelen, werken, ontspanning, gezondheidszorg, onderwijs en overige. Iedere functie bestaat uit een aantal categorieën. Het 'aandeel bezoekers' staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in het kencijfer rekening is gehouden. Dat is dus inclusief bezoekersparkeren (CROW, 2004a). Deze kencijfers zijn opgenomen in bijlage 3 van dit project.

Om te komen tot de vernieuwde parkeerkcijfers hanteerde men volgende stappen (CROW, 2004a):

- 1 Aanvullen databank
- 2 Betrouwbaarheidsanalyse
- 3 Bepalen kencijfers

3.1.2.1 Aanvullen van de databank

Via literatuurstudie verzamelde men recent gehanteerde parkeerkcijfers en -normen in Nederlandse steden en gemeenten, en bijhorende karakteristieken. De gegevens kwamen uit verschillende bronnen zoals parkeeronderzoeken, -beleidsnota's en -verordeningen van gemeenten. De verzamelde parkeerkcijfers zijn vervolgens toegedeeld aan de categorieën uit de functie-indeling van de databank (CROW, 2004a).

3.1.2.2 Betrouwbaarheidsanalyse

Per categorie werd de betrouwbaarheid berekend en uitgesplitst naar enerzijds parkeernormen en anderzijds parkeerkcijfers op basis van veldwerk. Deze uitsplitsing geeft de verschillen tussen de twee methoden van parkeervraagberekening weer. De parkeerkcijfers werden in een tabel ingedeeld naar stedelijkheidsgraad en stedelijke zone, om de verschillen in locatieniveau (dorp of stad en centrum of buitenwijk) te onderscheiden. Per locatiecombinatie is een minimum en een maximum parkeerkcijfer bepaald (CROW, 2004a).

Kencijfers op basis van veldwerk blijken vaak zonder parkeren op eigen terrein en bezoekersparkeren te zijn. Parkeernormen bevatten daarentegen wel parkeren op eigen terrein en bezoekersparkeren. Er is te weinig informatie om de kencijfers op basis van veldwerk gelijkwaardig te maken met de parkeernormen en omgekeerd (CROW, 2004a).

De bruikbaarheid van de parkeerkcijfers wordt weergegeven door het betrouwbaarheidsinterval. De betrouwbaarheid wordt berekend aan de hand van de steekproefomvang (n), het gemiddelde (x_{gem}) en de standaarddeviatie (s) van een selectie parkeerkcijfers naar stedelijkheidsgraad en stedelijke zone (CROW, 2004a). Daarnaast is ook de T-waarde nodig ($t_{1/2 \alpha} (n-1)$), met $n-1$ vrijheidsgraden en $\alpha = 0,05$. $\alpha = 0,05$ is een algemeen gehanteerde statistische waarde (Anderson, Sweeney & Williams, 2005). Zo kan met 95 % betrouwbaarheid worden verondersteld dat het gemiddelde van de populatie in het berekende betrouwbaarheidsinterval ligt. In principe gaat men na of een bepaalde veronderstelling van toepassing is op de hele populatie zonder de hele populatie te onderzoeken. Daarom wordt een aselechte steekproef uit de populatie genomen, namelijk de parkeerkcijfers uit de verzamelde bronnen (CROW, 2004a).

Onderstaande formules leveren het betrouwbaarheidsinterval voor de steekproef:

$$R_{ondergrens} = x_{gem} - t_{1/2 \alpha} (n-1) * (s/\sqrt{n})$$

$$R_{bovengrens} = x_{gem} + t_{1/2 \alpha} (n-1) * (s/\sqrt{n})$$

De cellen van de parkeerkcijfers uit de analysetabellen bevatten per stedelijkheidsgraad en stedelijke zone de steekproefomvang (n) en de ondergrens van het minimum en de bovengrens van het maximum. De minimale steekproefomvang is $n = 2$ (CROW, 2004a).

3.1.2.3 Bepalen van parkeerkencijfers

Op basis van de analyse concludeert het CROW (2004a) dat de parkeerkencijfers toenemen naarmate de stedelijkheidsgraad afneemt of wanneer de afstand tot het centrum groter wordt. Het reductie-effect op het aantal te realiseren parkeerplaatsen, door de aanwezigheid van OV- en fietsvoorzieningen, neemt af naarmate de stedelijkheidsgraad lager is en de afstand tot het centrum groter. Ook zijn de kencijfers gestegen over de jaren heen. Niet voor elke functie, elke stedelijkheidsgraad en elke stedelijke zone was een kencijfer beschikbaar, omwille van onvoldoende bronmateriaal in de databank. Om dit probleem op te lossen is allereerst gekeken of functies samengevoegd zouden kunnen worden. Vervolgens is voor de beschikbare waarde per functie een marge bepaald. Tenslotte zijn per stedelijkheidsgraad en stedelijke zone de kencijfers afgeleid (CROW, 2004a).

3.1.3 Soorten kencijfers

De kencijfers, weergegeven in bijlage 3, zijn opgesteld voor auto's. Publicatie 182 van het CROW (2004a) geeft eveneens cijfers voor gehandicapten parkeerplaatsen en voor het halen en brengen bij scholen. De ASVV 'Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' (CROW, 2004c) voegt daar nog kencijfers aan toe voor fietsparkeervoorzieningen.

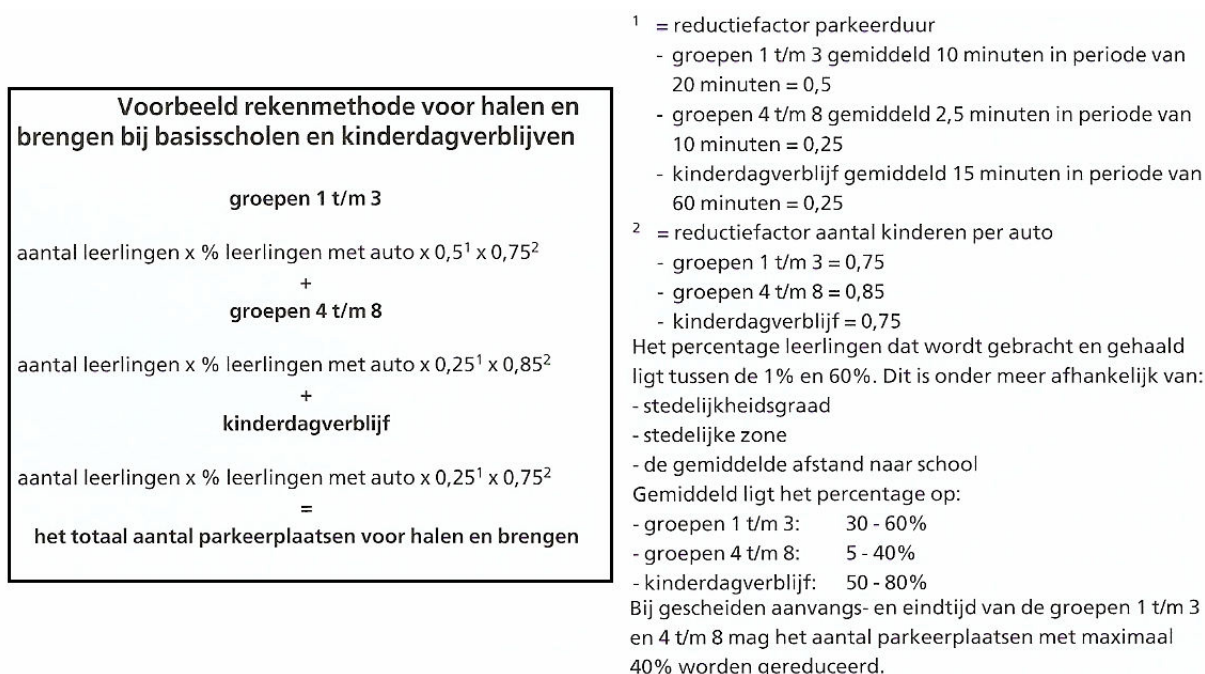
3.1.3.1 Kencijfers voor gehandicapten parkeerplaatsen

Gehandicapten mogen met een algemene gehandicaptenparkeerkaart op een algemene gehandicapten parkeerplaats parkeren, net zoals in België. Bij publieke voorzieningen zoals een bioscoop, bibliotheek en gemeentehuis, moet minimaal 5 % van de parkeerplaatsen algemene gehandicapten parkeerplaatsen zijn. Deze dienen zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw gelegen te zijn, zodat de afstand tot de ingang minder dan 100 meter bedraagt (CROW, 2004a). De ASVV (CROW, 2004c) noemt zelfs voor openbare gebouwen, voor bestemmingen die voor mensen met een handicap toegankelijk zijn en voor aangepaste woningen ten minste één aangepaste parkeerplaats op minder dan 50 m. Daarnaast geeft de ASVV (CROW, 2004c) voor grote (openbare)

parkeerterreinen en –garages een verhouding van één aangepaste parkeerplaats op 50 gewone parkeerplaatsen.

3.1.3.2 Parkeercijfers voor het halen en brengen bij scholen

Het halen en brengen van kinderen bij basisscholen en kinderdagverblijven genereert veel autoverkeer, maar slechts voor een korte duur. Daarvoor dient parkeerruimte aanwezig te zijn. Publicatie 182 van het CROW (2004a) geeft een rekenmethode voor de bepaling van dit aantal. Ook de locatie van deze parkeerplaatsen speelt een belangrijke rol en is problematisch inzake veiligheid en gebruik.



Figuur 5: Rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven (CROW, 2004a).

3.1.3.3 Kencijfers voor fietsparkeerplaatsen

De capaciteit van fietsparkeervoorzieningen is afhankelijk van factoren als de ligging van de functie, het type functie, de kwaliteit van de fietsroute en het openbaar vervoer, concurrerende vervoerwijzen, bevolkingsdichtheid en de aantrekkingskracht van de functie (CROW, 2004c). De ASVV (CROW, 2004c) bepaalt fietsparkeerplaatsen bij

solitaire voorzieningen aan de hand van een viertal stappen. Solitaire voorzieningen zijn onder andere drukke locaties in de binnenstad, stations en andere belangrijke haltes van het OV en publiekstrekkende voorzieningen. Voor fietsparkeerplaatsen bij overige voorzieningen (woonbuurten, nieuwbouw) moeten andere methoden worden toegepast, maar daar gaat de ASVV (CROW, 2004c) niet op in.

De eerste stap is een behoeftebepaling. Bepalen van de behoefte aan fietsparkeerplaatsen bij solitaire voorzieningen gaat gepaard met een telling op de locatie. Een maximale straal gelijk aan 150 m is toegelaten voor het telgebied. Prognosebepaling volgt de behoeftebepaling op (stap 2). De toekomstige verandering in de vraag stelt men dan vast op basis van: nieuwbouw van woningen op fietsafstand van de locatie, wijziging in de dienstregeling van OV, nieuwbouw van andere publiekstrekkende voorzieningen in de directe nabijheid en andere factoren. In een derde stap verdeelt men de totale fietsparkeercapaciteit in bewaakte en onbewaakte stallingen. De totale fietsparkeercapaciteit bestaat uit de huidige behoefte verhoogd met het verwacht aantal extra plaatsen. Voor de verdeling bewaakt/onbewaakt zijn drie methoden beschikbaar, namelijk aan de hand van de bestaande verdeling; op basis van tarieven en loopafstanden; of door middel van een enquête. Stap 4 bepaalt de capaciteit. De uiteindelijk gevonden capaciteit wordt in deze stap verhoogd met minimaal 10 %. Dit gebeurt omdat, wanneer na enige tijd blijkt dat een bewaakte stalling te klein is, het vaak jaren kan duren vooraleer de gelegenheid zich voordoet de stalling uit te breiden (CROW, 2004c). Bijlage 4 geeft deze kencijfers voor fietsparkeercapaciteit voor bezoekers van solitaire voorzieningen.

3.2 Analyse van parkeercijfers in Nederlandse steden en gemeenten

3.2.1 Motivatie geselecteerde steden en gemeenten

Heel wat Nederlandse steden en gemeenten hebben een nota opgesteld voor parkeernormen. Het CROW verzamelt kencijfers van Nederlandse gemeenten uit parkeeronderzoeken, -beleidsnota's en parkeerverordeningen. Slechts een vijftal verschillende gemeenten zijn geselecteerd voor deze analyse. Allereerst wordt Amsterdam besproken, omdat men daar maximumnormen hanteert. Het is tevens de grootste stad van Nederland. Daarna volgt de analyse van Rotterdam. In tegenstelling tot Amsterdam, werkt men hier met minimumnormen. Het onderscheid in het gebruik

van minimum- en maximumnormen uit zich in de eerste twee analyses. Rotterdam is de tweede grootste stad van Nederland.

Het inwoneraantal van Groningen kan vergeleken worden met dat van een Vlaamse stad geselecteerd als grootstedelijk gebied. Echter, de bevolkingsdichtheid is niet vergelijkbaar met een Vlaamse stad of gemeente. Groningen neemt de derde plaats in in deze analyse. De gemeente werkt, zoals een aantal Vlaamse steden en gemeenten, met een parkeerbedrijf en behoort tot de tien grootste steden van Nederland. Om de vergelijking te kunnen maken met een Vlaams regionaalstedelijk gebied (opnieuw op basis van het inwoneraantal), gaat de analyse in op parkeernormen in Enschede en Gouda.

3.2.2 Vragenlijst voor Nederlandse analyse

Er is gekozen om de Nederlandse gemeenten eerst telefonisch te contacteren i.v.m. het vinden van de juiste contactpersoon en om die persoon in te lichten over het doel van het onderzoek. Vervolgens wordt met hem/haar afgesproken om de vragenlijst in te vullen en terug te sturen. Om non-respons te vermijden en de snelheid van het onderzoek op te drijven werd de vragenlijst samengesteld met deels open en deels gesloten vragen (Baarda & de Goede, 2001). Het nadeel van open vragen is dat antwoorden vaak uitblijven of onduidelijk zijn, daar staat tegenover dat antwoorden heel ruim en specifiek kunnen zijn. Aan de hand van bijkomend telefonisch contact kan dan dieper ingegaan worden op bepaalde (onduidelijke) vragen.

Onderzoeksvragen uit de Vlaamse analyse (zie punt 1.1.3) vormen de basis voor de vragen aan de Nederlandse gemeenten. Zo blijken drie belangrijke thema's terug te komen (of drie centrale onderzoeksvragen):

- het *huidig gebruik* van gemeentelijke parkeernormen;
- de *evolutie* van de gemeentelijke parkeernormen;
- *ervaringen* gebaseerd op de uitvoering en evolutie van de normen.

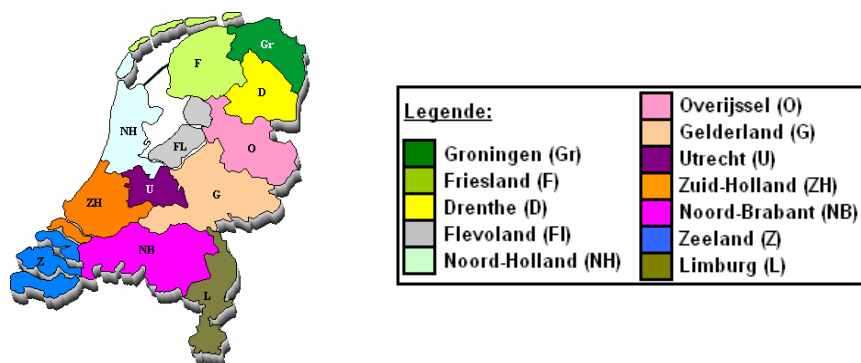
De vragenlijst voor de Nederlandse steden en gemeenten, alsook de begeleidende brief, is terug te vinden in bijlage 5.

3.2.3 Analyse van Nederlandse steden en gemeenten

De analyse van de Nederlandse steden en gemeenten is terug te vinden in bijlage 6. Hieronder wordt een overzicht gegeven van deze Nederlandse analyse, aan de hand van drie tabellen. Daardoor is een onderlinge vergelijking mogelijk. Ook de gemeente Amersfoort is hierin opgenomen. Een gedetailleerde uitwerking van parkeernormen in de gemeente Amersfoort volgt in punt 3.3. Tabel 3 geeft een vergelijking op vlak van algemene gemeentelijke informatie. In deze tabel zijn de stedelijkheidsgraad, het inwonersaantal, oppervlaktegegevens, e.d. weergegeven. Aspecten van het parkeerbeleid, zoals de benaming van de nota die de parkeernormen bevat, het aanwezig zijn van een parkeerbeleids- of bereikbaarheidsplan en de actualiteit van het parkeerbeleid staan ook in deze tabel, weergegeven in resp. kolom 9, kolom 10 en kolom 11. Figuur 6 werd toegevoegd om een zicht te krijgen op de ligging van de Nederlandse provincies.

	Gemeente	Nederlandse gebiedsindeling	Inwoners	Tot Opp (km ²)	Tot Land (km ²)	B-dichtheid (inw./km ²)	Provincie	Nota	Parkeerbeleidsplan	Actueel	Functie stad
1	Amsterdam	Zeer sterk stedelijk	747 251	219,44	166,29	4 459	NH	Parkeernota, bestemmingplannen	Bereikbaarheidsplan	x	Economie, handel, multicultureel
2	Rotterdam	Zeer sterk stedelijk	580 566	304,22	205,9	2 820	ZH	Bouwerordening, bestemmingsplannen	/	x	Haven, industrie
3	Groningen	Sterk tot zeer sterk stedelijk	182 947	83,69	78,06	2 344	Gr	P-normennota, bestemmingspl, bouwerordening	/	x	Fietsstad, compacte binnenstad
4	Enschede	Matig tot sterk stedelijk	154 748	142,75	140,95	1 098	O	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan of mobiliteitsplan	/	x	Cultuur, winkelcentrum
5	Gouda	Sterk tot zeer sterk stedelijk	70 922	18,1	16,9	4 197	ZH	Bouwerordening	Parkeerbeleidsplan	ALTIJD	Compacte binnenstad, historisch
6	Amersfoort	Sterk stedelijk	141 048	63,78	62,83	2 245	U	Parkeernota, bouwerordening	Bereikbaarheidsplan	x	Groeistad, groen, centraal

Tabel 3: Algemene informatie Nederlandse gemeenten.



Figuur 6: Situering van Nederlandse provincies (ZenriX Solutions, 2001-2007; eigen verwerking).

Gemeente	Gebruik	Reden	Vervoerwijze	Afdwingbaar	Sanctie	Toepassingsgebied/ onderscheid naar...	Parkeerbeleid	Datum norm	Opgesteld via	Aanpassingen	Overleg
1 Amsterdam	Max	Autogebruik beperken	Auto	Ja	Weigering	Stadsdelen, functies, ABC-locaties	Sturend	1983?	NWVP, CROW, autobezit, OV	Continue monitoring	Enkel met Stadsdelen
2 Rotterdam	Min (Max)	Parkeerdruk openbare ruimte beperken	Auto (Fiets)	Ja	Weigering	Functies, gebied, omvang	Sturend	tientallen jaren oud	Onderzoek naar p-behoefte, autobezit en -gebruik	Wonen: 2002, niet-wonen: 2008	Met gemeentelijke diensten
3 Groningen	Max / Min	Parkeerdruk openbare ruimte beperken	Auto	Ja	Nee	Functies, centrum/buitengebied	Geïntegreerd	2006	ASW; parkeernormen Arnhem, Breda, Amersfoort, ...; literatuuronderzoek; ervaringsgegevens, informatie van ROEZ, KVK,...	Actualisaties	Met woonbouwcorporaties en bedrijvenkoepels
4 Enschede	Max / Min	Bandbreedte, ontwikkeld als kengestallen	Auto (Fiets)	Ja	Weigering	Functies, centrum/buitengebied	Geïntegreerd	2004	ASW, parkeerbalans specifieke locatie	Nog niet	Nee
5 Gouda	Min	Parkeerdruk openbare ruimte beperken	Auto	Ja	Compensatiebedrag € 20 000	Stadsdelen (centrum/buitengebied), functies	Geïntegreerd	2004	ASW	In 2008	Nee, inventarisatie problemen
6 Amersfoort	Max / Min	Autogebruik (+ parkeerdruk openbare ruimte) beperken	Auto / Fiets	Ja	€ 3287-6675 excl. btw	Functies, type parkeerder, bereikbaarheidslocatie - woonwijk (centrum/buitengebied)	Sturend / Geïntegreerd	(1994) Sinds 2001	ASW, bereikbaarheid, ervaringscijfers, mobiliteitstoets/profiel, p-behoefte woonwijken, woningbezoek, (ontwikkeling) autobezit	2-jaarlijkse actualisatie	Interdisciplinair serviceteam (verschillende disciplines)

Tabel 4: Gebruik en evolutie van parkeernormen in de Nederlandse gemeenten.

Tabel 4 is opgesteld op basis van deel 1 en deel 2 uit de Nederlandse vragenlijst. Die vragen handelen over het huidige gebruik en de evolutie van de normen. Deze tabel vertoont heel wat onderlinge gelijkenissen tussen de Nederlandse gemeenten.

De ervaringen die naar voren kwamen uit de vragenlijst vormen een essentieel onderdeel van de Nederlandse analyse. Daaruit wordt duidelijk waar de huidige aanpak te kort schiet en hoe daaraan tegemoet gekomen kan worden. Maar ook positieve ervaringen zijn van groot belang, vooral als voorbeeld voor Vlaamse gemeenten. Deze aspecten zijn opgenomen in Tabel 5. In de laatste kolom van deze tabel wordt het document weergegeven waarin normen, die prioriteit krijgen op de geldende normen, voor de gemeente kunnen opgesteld worden.

	Gemeente	Positieve ervaringen	Negatieve ervaringen	Krijgen normen prioriteit in andere documenten?
1	Amsterdam	Verzekering van bereikbaarheid van werklocaties	Economisch, de roep om de auto	/
2	Rotterdam	Meer sturende parkeernormen en koppeling met beleidsdoelen	Nog te weinig sturende parkeernormen	In bestemmingsplannen
3	Groningen	Zoekt evenwicht tussen belangen verdedigen en beleid verdedigen	Discussies bestaan nog (maar eenvoudiger geworden)	In bestemmingsplannen, maar parkeernormen moeten conform parkeernota
4	Enschede	Weinig discussie over p-normen, de juridische afdwingbaarheid	Voor woningen gekoppeld aan prijsklasse die (nog) niet geïndexeerd werd	/
5	Gouda	Kader om parkeren goed te regelen (vooral op eigen terrein)	Sommige normen te rigide	Koppeling normen met parkeerregulering
6	Amersfoort	Parkeren voornamelijk op eigen terrein (koppeling met beleid)	Vereenvoudiging aantal normen, sommige situaties nog geen normen	In bestemmingsplannen

Tabel 5: Ervaringen met parkeernormen in de Nederlandse gemeenten.

3.3 Amersfoort

3.3.1 Motivatie

3.3.1.1 Algemeen

Amersfoort ligt midden in Nederland, vlakbij Utrecht, en is een verbindingsstad. Veel bedrijven en ondernemingen hebben zich in Amersfoort gevestigd vanwege haar centrale locatie. Toch is Amersfoort nooit uitgegroeid tot een echte handelsstad. Omdat de woningen er goedkoper en in ruimere mate verkrijgbaar zijn dan in Utrecht of andere grote steden in de Randstad, is Amersfoort ook populair bij forenzen (Amersfoort, n.d.). In de tweede helft van de 20^e eeuw heeft Amersfoort zich gemanifesteerd als een echte groeistad. Huidige algemene cijfers voor Amersfoort zijn (CBS, 2007):

- Aantal inwoners: 141 048 inwoners
- Oppervlakte: 63,78 km² waarvan 62,83 km² land
- Bevolkingsdichtheid: 2 245 inwoners/km²

Amersfoort is een hub, een knooppunt van allerlei soorten interlokale verbindingen. Daarom is Amersfoort populair om te werken, te congresseren en te wonen. De ligging en ontsluiting zullen de stad duurzame kansen blijven bieden voor de ontwikkelingen op korte en lange termijn. Daarnaast tellen de monumentale binnenstad en de nabijheid van omvangrijke groenzones als sterke punten. Amersfoort is een groene stad in een groene omgeving (Gemeente Amersfoort, 2006). Maar er zijn ook zwakke punten en bedreigingen. De groei van Amersfoort heeft de samenhang binnen de gemeente onder druk gezet en leidt tot een toename van negatieve ontwikkelingen. Er zijn meer kwetsbare groepen, veranderingen in sociale verbanden, geringere binding met de eigen buurt en een toenemende spanning tussen verschillende bevolkingsgroepen. De ruimte is schaars. Zorgvuldig en intensief ruimtegebruik is dan ook noodzakelijk (Gemeente Amersfoort, 2006).

3.3.1.2 Aanleiding parkeernormen

De gemeente Amersfoort ziet parkeerbeleid als een essentieel onderdeel van economisch ontwikkelingsbeleid van gebieden, locatiebeleid en verkeers- en vervoersbeleid. Omdat de rijksoverheid geen centrale rol meer speelt in de ontwikkeling van parkeerbeleid (= wegvallen van rijksnormering voor bedrijven), heeft Amersfoort het initiatief genomen eigen parkeernormeringen uit te werken in de nota Toepassing Parkeernormen Amersfoort 2001 (Zantman & de Hoog, 2002). Amersfoort is hiermee een van de eerste gemeenten in Nederland (CROW, 2005). De nota werd op 29 januari 2002 door de gemeenteraad van Amersfoort vastgesteld. Met de parkeernormen wil men er de komende jaren in de parkeerbehoefte kunnen voorzien en de bereikbaarheid en leefbaarheid van locaties in de stad waarborgen. De nota is een sturend beleidsdocument voor nieuwe plannen en projecten, omwille van een toenemende bereikbaarheids- en parkeerproblematiek. Daarnaast wou men anticiperen op de voornemens uit het NVVP (Zantman & de Hoog, 2002).

3.3.2 Beleidsvisie

Bij het uitwerken van de lokale parkeernormen is Amersfoort uitgegaan van vijf vooraf geformuleerde beleidsambities (Zantman & de Hoog, 2002), die in lijn zijn met het

nieuwe nationale beleid om autogebruik te reduceren, maar autobezit ongemoeid te laten (CROW, 2005):

- Gebiedsgericht werken met parkeernormen om aanwezige en additionele parkeercapaciteit bij bedrijventerreinen en woonwijken optimaal te benutten;
- Accent op 'groeisectoren' qua bedrijvigheid (kantoren en detailhandel). Daar heeft parkeerbeleid het grootste mobiliteitseffect. In woon- en werkgebieden wordt gestreefd naar 'parkeren op maat'. De parkeernormen moeten vooral sturen op belangrijke bereikbaarheidslocaties voor kantoren en detailhandel. Voor kantoorlocaties zijn minimum- en maximumparkeernormen ontwikkeld. Een vrijstelling van de minimumnorm is mogelijk tot aan de maximumparkeernorm, onder voorwaarden, en tegen een financiële bijdrage;
- Flexibele parkeernormen door middel van een minimum- en maximumnorm zijn (onder voorwaarden) mogelijk om de starheid van nationale parkeernormen te voorkomen;
- Vergroten van de rol van de fiets binnen de parkeernormering door het invoeren van fietsparkeernormen;
- Vervoermanagement bij bedrijven wordt gestimuleerd. Benutten van parkeercapaciteit op toekomstige transferpunten als stadsrandparkeerplaatsen, transferia en P & R-terreinen (Zantman & de Hoog, 2002).

Amersfoort hanteert een geïntegreerd parkeerbeleid en heeft een bereikbaarheidsplan opgesteld. Vooral die koppeling tussen parkeren en bereikbaarheid leidt tot de uiteindelijke uitwerking van de gemeentelijke parkeernormen. Parkeerbeleid is momenteel een actueel thema binnen de gemeente. Dit uit zich via parkeermaatregelen die gericht zijn op een betere benutting van garages.

3.3.3 Parkeernormen voor bedrijven

3.3.3.1 Autoparkeernormen

Bedrijven in Amersfoort definieert men als werkgelegenheidsvoorzieningen met 5 of meer arbeidsplaatsen, ook onderwijs en recreatievoorzieningen. Bij nieuwe bedrijven maakt men eerst een indeling in type activiteit, zijnde:

- kantoren met of zonder baliefunctie voor particuliere bezoekers;
- detailhandel: winkels en andere direct consument gerichte dienstverlening;
- openbare gebouwen en voorzieningen: scholen, gezondheidszorggebieden, schouwburgen en bibliotheken;

- industrie, bouw en transport.

Parkeerbeleid is voornamelijk gericht op kantoren en detailhandel. Dat zijn twee typen bedrijfsactiviteiten met hoge arbeids- en bezoekersintensiteit. Voor dergelijke locaties geldt een hoge autoratio (hoog aantal auto's in woon-werkverkeer per 100 werknemers). Daarnaast neemt het aantal kantoren toe op congestiegevoelige locaties voor autoverkeer. Bij overige typen van activiteiten is de intensiteit lager en loopt het mobiliteitsprofiel sterk uiteen. Het beleid voor die activiteiten is gericht op de gemiddelde vraag, niet op de maximale vraag naar parkeerplaatsen tijdens korte piekmomenten (Zantman & de Hoog, 2002).

Amersfoort beschouwt sturing (inclusief parkeernormering) waardevol voor de versterking van de stedelijke vitaliteit en het mobiliteitsbeleid. Voor kantoren en detailhandel gelden sturende normen voor bedrijfsgericht parkeren op intercity- en knooppuntlocaties. De parkeernormen zijn gekoppeld aan vier typen bereikbaarheidslocaties:

- Intercitylocatie: uitstekend per OV bereikbaar (maximale loopafstand van 800 m tot Amersfoort CS)
- Knooppuntlocatie: goed per OV bereikbaar
- Snelweglocatie: goed met auto bereikbaar
- Overige locaties

Daarnaast maakt men hier onderscheid tussen bedrijfsgericht en consumptief parkeren, op de intercity- of knooppuntlocatie. Voor het bedrijfsgericht parkeren gelden sturende autoparkeernormen, voor consumptief parkeren eerder kencijfers, opgesteld op basis van ervaringscijfers (Zantman & de Hoog, 2002).

De normen voor kantoren en detailhandel zijn flexibel. Uitgangspunt vanuit het mobiliteitsbeleid is een minimumnorm. Van deze norm mag afgeweken worden op basis van een mobiliteitsprofiel. De gemeente toetst dit mobiliteitsprofiel, de zogenaamde mobiliteitstoets. De maximale afwijking is de maximumparkeernorm. De samenhang tussen enerzijds de autoparkeernormen voor kantoren en detailhandel en anderzijds de bereikbaarheidslocaties is: Voor een intercitylocatie (NS-station Amersfoort) geldt een zeer stringente basisparkeernorm. Voor een knooppuntlocatie (NS-station Schothorst, RSS-stations en HOV-haltes) geldt een stringente minimumparkeernorm. Voor een

snelweglocatie geldt een ruime autoparkeernorm en voor de overige locaties gelden gemiddelde autoparkeernormen (Zantman & de Hoog, 2002).

3.3.3.2 Fietsparkeernormen

Voldoende plaats bij kantoren en detailhandel is uitgangspunt van de fietsparkeernormen in Amersfoort. Ook hier maakt men onderscheid tussen bedrijfsgericht en consumptief parkeren. Bromfietsen zijn hierin verwerkt (Zantman & de Hoog, 2002). Tabel 6 geeft parkeernormen voor kantoren (kantoor- en baliegedeelte) op een knooppuntlocatie in Amersfoort in 2002, zowel voor bedrijfsgericht als consumptief parkeren, zowel voor auto als voor fiets.

Functie	Autoparkeren		(Brom)fietsparkeren (bedrijfsgericht en consumptief)
	Bedrijfsgericht	Consumptief	
Kantoorgedeelte	Minimum: 0,2 pp/arb.pl. Maximum: 0,4 pp/arb.pl.	n.v.t.	2-3 fpp/100 m ² bvo
		Of	
Baliegedeelte	Minimum: 0,8 pp/100 m ² bvo Maximum: 1,6 pp/100 m ² bvo Minimum: 0,2 pp/arb.pl. Maximum: 0,4 pp/arb.pl.	n.v.t.	2-3 fpp/100 m ² bvo
	2-4 pp/balie	2-4 fpp/balie	
		Of	
	Minimum: 0,8 pp/100 m ² bvo Maximum: 1,6 pp/100 m ² bvo	2-4 pp/balie	2-4 fpp/balie

Tabel 6: Parkeernormen voor kantoren op knooppuntlocaties Amersfoort (Zantman & de Hoog, 2002).

3.3.3.3 Minimumnormen met flexibiliteit

Een minimumparkeernorm is voor de gemeente uitgangspunt vanuit haar mobiliteitsbeleid en deze minimumparkeernorm wordt vastgelegd in de bouwverordening. Vrijstelling van de minimumparkeernorm voor kantoren en detailhandel op intercity- en knooppuntlocaties kan dus enkel met een mobiliteitsprofiel, dat aantoonde dat meer parkeerplaatsen dan minimum noodzakelijk zijn. Het mobiliteitsprofiel geeft de verwachte vervoersmodaliteit van en naar het project, maatregelen ter bevordering van de duurzame vervoerwijzen en het gewenste aantal parkeerplaatsen. Daarnaast dient de gemeente het mobiliteitsprofiel in een mobiliteitstoets als correct te beoordelen. De gemeente maakt dan een keuze tussen wel of geen vrijstelling van de minimumparkeernorm, op basis van financiële, ruimtelijk-stedenbouwkundige, milieu- en verkeerskundige argumenten. Vrijstelling is dan mogelijk tot aan de maximumparkeernorm én tegen een financiële bijdrage (Tabel 7). De financiële bijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd (Amersfoort, 2007). Voor bedrijfsgericht parkeren bij kantoren en detailhandel op intercitylocaties goldde in 2007 een bijdrage van € 6 575 per parkeerplaats, exclusief BTW (prijsspeil 2006). Op een knooppuntlocatie was dat € 3 287 per parkeerplaats, exclusief BTW (prijsspeil 2006). Jaarlijks beslist de gemeentebegroting op welke wijze deze gelden worden benut. Dit is steeds direct of indirect voor de bereikbaarheid van de betreffende locatie (Zantman & de Hoog, 2002).

Type bereikbaarheidslocatie	Intercitylocatie	Knooppuntlocatie
Financiële bijdrage	€ 5.000	€ 2.500
per parkeerplaats	(f 11.018,55)	(f 5.509,28)

Tabel 7: Financiële bijdrage per extra parkeerplaats voor kantoren en detailhandel op intercity- en knooppuntlocaties, tegen prijspeil 2002 (Zantman & de Hoog, 2002).

Voor kantoren op snelweg- of overige locaties (en woningen op snelweg- of overige locaties) vereist de gemeente eveneens een mobiliteitsprofiel van de initiatiefnemer. Ook deze wordt onderworpen aan een mobiliteitstoets door de gemeente (Amersfoort, 2007).

Een vrijstelling voor minder parkeerplaatsen dan de minimumparkeernorm voor bedrijfsactiviteiten wordt in Amersfoort niet toegestaan. Realisatie van minder parkeerplaatsen dan de minimumnorm kan leiden tot afwenteling van de parkeerbehoefte op de openbare ruimte (Zantman & de Hoog, 2002).

Bijlage 7 geeft in een eerste deel een voorbeeld van een kantoorlocatie in Amersfoort. Daarin worden zowel auto- als fietsparkeerplaatsen berekend voor de kantoorlocatie. Ook een berekening van de benodigde financiële bijdrage is weergegeven.

3.3.4 Parkeernormen voor wonen

Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit daalt in sommige woonwijken naar aanleiding van toenemend autobezit en dus hinderlijk geparkeerde auto's. Daarom zocht men naar normen die niet tot lokale parkeer- en leefbaarheidsproblemen leiden, aansluiten bij de parkeerbehoefte per woonwijk, rekening houden met woningbezoek en de ontwikkeling van het autobezit in de komende tien jaar (2000-2010). Het type woning bepaalt in steeds mindere mate het aantal parkeerplaatsen bij de woning. Inrichting van straten, wijken is primair gericht op kwaliteit en leefbaarheid. Daarmee wordt waar nodig het gebruik van de auto beperkt (CROW, 2005).

Het voornemen was om de problematiek in de bestaande woongebieden gebiedsgericht aan te pakken en met een parkeernorm per woongebied de kwantitatieve parkeersituatie te verbeteren. De gemeente hanteert geen parkeernormen per woningtype meer, maar per woonwijk (CROW, 2005). Ook hier hanteert men minimumnormen. Op congestiegevoelige intercity- en knooppuntlocaties geldt de parkeernorm als maximum (Zantman & de Hoog, 2002). Bij nieuwe woningbouwprojecten dient men vooraf een parkeerbalans op te stellen voor het project en de omgeving.

Wijk	Autobezit 2000 (auto's/won.)	Parkeernorm 2010 (pp/won.)
Centrum / Zonnehof	0,7	1,1
Soesterkwartier / Isselt	0,8	1,2
Kruiskamp / Koppel	0,7	1,1
Schothorst	0,9	1,3
Liendert / Rustenburg	0,9	1,3
Randenbroek / Schuilenburg	0,9	1,3
Leusderkwartier / Dorrestein	0,9	1,3
Bergkwartier en omgeving	1,1	1,6
Hoogland / Hooglanderveen	1,2	1,7
Zielhorst	1,1	1,6
Kattenbroek	1,2	1,7
Nieuwland	1,4	1,9
Buitengebied	1,4	1,9
Gemiddeld	1,0	1,5

Tabel 8: Parkeernormen voor woningen Amersfoort (Zantman & de Hoog, 2002).

Om de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in woongebieden te versterken wordt gestreefd naar collectieve parkeervoorzieningen in de openbare ruimte en zoveel mogelijk parkeren op eigen terrein bij de woning. Het is niet meer vanzelfsprekend dat elke bewoner een eigen en gratis parkeerplaats in de openbare ruimte voor de deur heeft. Bundeling van parkeerplaatsen kan plaatsvinden op maaiveldniveau of in gebouwde parkeervoorzieningen en kan leiden tot een optimale benutting van ruimte en parkeerplaatsen. Onduidelijke voorzieningen zoals carports of tuinparkeerplaatsen worden niet als volledige voorzieningen beschouwd (Zantman & de Hoog, 2002).

Ten aanzien van (brom)fietsparkeren bij de woning geldt de formulering vanuit het Bouwbesluit van 1999: elke woning moet beschikken over een afsluitbare bergruimte waarvan de vloeroppervlakte tenminste 6,5 % van de gebruiksoppervlakte van de woning bedraagt met een minimum van 3,5 m². De breedte moet minimaal 1,5 m zijn en hoogte 2,1 m (Zantman & de Hoog, 2002).

Een voorbeeld van parkeernormen bij woningen in Amersfoort is opgenomen in een tweede deel van bijlage 7.

3.3.5 Bouwverordening Amersfoort 2007

De autoparkeernormen zijn opgenomen in de bouwverordening van Amersfoort. De bouwverordening wordt tweejaarlijks geactualiseerd. De ene functie heeft een grotere autoverkeersaantrekkende werking dan de andere. Voor eenzelfde functie geldt, afhankelijk van de auto- en openbaarvervoerbereikbaarheid van locaties een andere parkeernorm. De specifieke parkeernorm is dus afhankelijk van:

- de functie van de bebouwing (categorieën kantoren, detailhandel, onderwijs, gezondheidszorg, 'overige openbare gebouwen en voorzieningen', 'industrie, bouw en transport' en woningen);
- de vestigingslocatie (intercity-, knooppunt-, snelweg- en overige locaties).

Er is in veel gevallen sprake van een vaste parkeernorm. Soms geldt een minimumparkeernorm met de mogelijkheid om (onder voorwaarden) een hogere parkeernorm te hanteren, omwille van de gewenste flexibiliteit. In nog andere gevallen is die hogere parkeernorm begrensd tot een maximum. Uit het derde deel van bijlage 7 blijkt in welke gevallen er sprake is van een vaste autoparkeernorm en wanneer er

sprake is van een minimumparkeernorm met een mogelijkheid om, onder voorwaarden, een hogere parkeernorm te hanteren (Amersfoort, 2007).

Algemene uitgangspunten voor parkeernormen in Amersfoort zijn dus minimumparkeernormen voor wonen, zoveel mogelijk parkeren op eigen terrein en collectieve voorzieningen voor de piek. Tekorten aan parkeerplaatsen per straat of pand worden geaccepteerd, uitwaaiering naar omliggende wijken niet (CROW, 2005).

3.3.6 Implementatie en evaluatie

Een interdisciplinair serviceteam beoordeelt nieuwe ruimtelijke projecten en mobiliteitsprofielen. Hierin zijn de disciplines bouw- en gebruikerskwaliteit, economische ontwikkeling, grondzaken, kaders- en opdrachtverlening, verkeer/parkeren en volkhuusvesting vertegenwoordigd. Vanaf de eerste planontwikkeling moet het team een rol vervullen. In overleg dienen duidelijke afspraken gemaakt te worden over bijvoorbeeld parkeernormen (Zantman & de Hoog, 2002).

3.3.7 Ervaringen en verbeteringen

3.3.7.1 Wat heeft Amersfoort door de jaren heen geleerd?

Uit de gehanteerde uitgangspunten voor de normstelling in Amersfoort kan worden afgeleid dat Amersfoort reeds ruime ervaring heeft opgedaan. Met behulp van de parkeernormen per woonwijk en aan de hand van een parkeerbalans vermijdt men lokale parkeer- en leefbaarheidsproblemen. De parkeerbalans bepaalt mede de parkeerbehoefte van de wijk, maar ook gegevens over woningbezoek en de ontwikkeling van autobezit in de komende 10 jaar (CROW, 2005).

Indien de minimumnormen van Amersfoort worden vergeleken met de nationale kencijfers uit het ASVV, dan blijkt dat in Amersfoort voor centrumgebieden (Stadskern, Zonnehof) en de schil daarrond (o.a. Soesterkwartier, Isselt en Schothorst) de minimumnorm net gelegen is onder de bandbreedte uit het ASVV. De maatwerkoplossing zal dus in de praktijk overeenkomen met de bandbreedte van de kencijfers uit het ASVV. Voor het overige gebied binnen de bebouwde kom heeft men normen die aan de

bovenkant van het spectrum gelegen zijn. Hier is de uitgangssituatie dus al vrij ruim. Amersfoort streeft naar zo weinig mogelijk parkeerplaatsen langs de openbare weg. In plaats daarvan stimuleert men parkeren op eigen terrein om bewoners plaatszekerheid te bieden en collectieve voorzieningen voor de opvang van piekvragen en van auto's waarvoor langs de weg of op de kavel geen ruimte is (CROW, 2005).

Tenslotte hanteert Amersfoort ook flankerende maatregelen om dit beleid waar te maken. Momenteel voert men een actief beleid om het gedeeld autogebruik in woongebieden te stimuleren. Deelauto's kunnen namelijk rekenen op een standplaats per deelauto. Hetzelfde geldt voor invalidenvoertuigen. Ook denkt men aan koppeling met vervoermanagement bij bedrijven (CROW, 2005).

Bij de toepassing van parkeernormen streeft Amersfoort naar maatwerkoplossingen en een betere interdisciplinaire samenwerking. Aan dat laatste komt men vooral tegemoet via het interdisciplinair serviceteam. Het kernteam toetst de minimumnormen, argumentaties en maatwerkoplossingen van alle nieuwe bouwaanvragen. Van geval tot geval wordt bekeken welk belang het zwaarst weegt (ruimtelijke ordening, economische zaken,...). Beleidsdocumenten van de verschillende disciplines dienen hierbij als uitgangspunt.

In 2005 was het kernteam op zoek naar criteria om bouwaanvragen op uniforme, maar toch flexibele manier te kunnen beoordelen. Omwille van de grote aantallen bouwaanvragen werd het omslachtig om het kernteam steeds bij elkaar te roepen en elk geval op basis van argumenten te beoordelen. Deze toewijzingsprocedure van het aantal te realiseren parkeerplaatsen was in 2005 nog onduidelijk (CROW, 2005).

In de nota Parkeernormen Amersfoort 2007 geeft de gemeente aan waarom wijzigingen in de normen aangebracht worden:

- de normen moeten geactualiseerd worden op basis van nieuwe onderzoeksgegevens;
- het college heeft in het collegeprogramma onderzoek aangekondigd naar de wijze waarop parkeernormen gebruikt moeten worden, ten gunste van de leef- en woonomgeving;
- het college heeft aangegeven dat het aantal parkeernormen mogelijk verminderd kan worden en ook vereenvoudigd;

- het is gebleken dat de parkeernormen in een aantal situaties niet of onvoldoende antwoord geven op de wijze waarop de parkeervraag moet worden berekend (SOB Amersfoort, 2008).

3.3.7.2 Amersfoort als voorbeeld voor Vlaamse steden en gemeenten

Veel bestaande problemen kunnen worden voorkomen door een gebiedsgerichte aanpak van parkeren (CROW, 2004b). In Amersfoort wordt daarom een gebiedsgerichte aanpak gestimuleerd door een parkeerbalans per gebied op te stellen in plaats van per project. Deze aanpak kan leiden tot een optimale benutting van schaarse (parkeer)ruimte en verbetering van de bereikbaarheid (Zantman & de Hoog, 2002).

De nota Parkeernormen Amersfoort 2007 geeft de negatieve punten van de parkeernormen aan, alsook verbeteringen voor de komende jaren. Vooral op bestuurlijk niveau geeft men aan dat de parkeernormen vereenvoudigd dienen te worden door een vermindering van het aantal normen. In een aantal situaties gaven de normen geen of onvoldoende antwoord op de te verwachten parkeervraag. Die situaties heeft men geïnventariseerd en hebben geleid tot diverse voorstellen voor wijzigingen en aanvullingen op de parkeernormen en de wijze waarop de normen worden gehanteerd. Dit alles is opgenomen in de recente nota Parkeernormen Amersfoort 2007 (SOB Amersfoort, 2008).

Daarnaast zijn de cijfers uitgebreid met normen voor parkeren bij golfbanen, bowling/poolcentra, overdekte speeltuinen en kiss & ride bij scholen. Ook het combineerd gebruik van parkeerplaatsen wordt gedetailleerd uitgewerkt in de nieuwe nota (aan de hand van aanwezigheidspercentages).

3.4 Conclusie Nederland

De drie tabellen voor Nederland (zie Tabel 3, Tabel 4 en Tabel 5) geven de conclusie reeds weer. Voor de zes besproken gemeenten gelden heel wat overeenkomsten. De helft van deze gemeenten hanteert momenteel zowel minimum- als maximumnormen. Vaak is er voor verschillende functies een andere gebruiksvorm gehanteert. De

voornaamste reden om parkeernormen in te voeren is het beperken van de parkeerdruk in de openbare ruimte. Maar ook het ongewenst autogebruik terugdringen vormt steeds vaker één van de doelstellingen. Parkeernormen of -kencijfers voor de fiets krijgen weinig aandacht. Enkel de gemeente Amersfoort is daar dieper op ingegaan.

De gehanteerde normen zijn bij alle gemeenten afdwingbaar, hetzij via de weigering van de bouwvergunning, hetzij via een vergoeding bij het niet voldoen aan de normen. Geen van de besproken Nederlandse gemeenten hanteert normen die gelden voor het hele gemeentelijk grondgebied. De normen worden daarentegen gedifferentieerd naar functie, stadsdelen of gebieden en vaak ook naar bereikbaarheidslocatie of -profiel. De koppeling van parkeren met bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad uit zich over het algemeen in een geïntegreerd gemeentelijk parkeerbeleid. De normen vormen dan een effectief sturingsmiddel ten aanzien van de stedelijke ontwikkeling. 'Parkeren' vormt een actueel thema in alle besproken gemeenten. De parkeernormering past binnen het heersend gemeentelijk Verkeers- en Vervoerbeleid.

De Nederlandse gemeenten hebben, met het wegvallen van een rijksnormering voor kantoren en bedrijven, de aanzet gekregen tot het opstellen van de parkeernormen. Vooral sinds 2001 zijn zij actief bezig met gemeentelijke parkeernormering. Daarvoor hanteren zij hoofdzakelijk de kencijfers van het CROW of de vroegere normen uit het NVVP als uitgangspunt. Daarnaast hebben de zes besproken gemeenten heel wat specifieke informatie met betrekking tot hun gemeente proberen op te nemen. Dat gebeurde aan de hand van onderzoek naar autobezit, autobehoeftte, OV-aanwezigheid (eventueel per woonwijk), parkeerbehoefte,... Zo slaagden zij er in om de vroegere nationale normen aan te passen aan de gewenste situatie, zonder parkeer- of leefbaarheidsproblemen op te lopen. Bij de opmaak van de normen overleggen sommige Nederlandse gemeenten met andere actoren binnen de gemeente. 'Actualisatie en monitoring' van de normen krijgt bij elk van de zes gemeenten zeer veel aandacht.

Een terugkerend item in de Nederlandse analyse is 'het bestemmingsplan'. Aan de hand van bestemmingsplannen kunnen parkeernormen eveneens vastgesteld worden. Die verdienen prioriteit ten opzichte van de parkeernormennota of de bouwverordening. Dit is het geval in Rotterdam en Groningen. Sinds de opstelling van de parkeernormennota dienen parkeernormen in de bestemmingsplannen in Groningen echter overeen te komen met de nota.

De normen worden door de Nederlandse gemeentebesturen als positief ervaren. Vooral de afdwingbaarheid en het juridisch karakter ervan stimuleren het gebruik van gemeentelijke parkeernormen. Ze bieden een kader om beleidsdoelen te realiseren. Ook discussies worden gemakkelijker of kunnen zelfs vermeden worden. Negatieve ervaringen zijn er hoofdzakelijk op het vlak van de uitvoering.

4 Plan van aanpak voor het opstellen en het gebruik van parkeernormen in Vlaamse steden en gemeenten

4.1 Werkwijze

In het tweede hoofdstuk is duidelijk geworden hoe de Vlaamse steden en gemeenten omgaan met parkeernormering. Het derde hoofdstuk geeft een verduidelijking van de aanpak in Nederlandse steden en gemeenten. Op basis van voorgaande analyses is het mogelijk om de aanpak van parkeernormering in Vlaamse steden en gemeenten te vergelijken met de aanpak in Nederlandse steden en gemeenten. Op die manier komen verschilpunten naar voor. Daarnaast zal de vergelijking ook aandachtspunten aangeven voor het opstellen en het gebruik van parkeernormen in Vlaamse steden en gemeenten. Een 'voorlopig plan van aanpak voor het opstellen en het gebruik van gemeentelijke parkeernormen in Vlaanderen' kan op basis van die aandachts- en verschilpunten opgesteld worden.

Het voorlopig plan van aanpak wordt vervolgens via interviews voorgelegd aan een vijftal bevoorrechte getuigen. Hierbij is getracht vanuit verschillende invalshoeken (lokale overheden, Vlaamse overheid, studiebureau's en adviseurs) reactie uit te lokken op het voorlopig plan van aanpak. Deze werkwijze zorgt ervoor dat het voorlopig plan van aanpak getoetst wordt aan de praktijksituatie, en waar nodig aangepast wordt. Uiteindelijk ontstaat een 'definitief plan van aanpak voor het opstellen en het gebruik van parkeernormen in Vlaamse steden en gemeenten', waarin de visies van betrokken actoren opgenomen zijn.

4.2 Vergelijking van de aanpak in Vlaanderen en Nederland

In België hebben de meeste gemeenten geen parkeernorm of ze is er wel maar wordt niet toegepast. In Nederland hebben de meeste gemeenten wel parkeernormen. Het type van gemeenten met parkeernormen in Vlaanderen toont zeer veel verscheidenheid (vb. Ham in vergelijking met Gent). Het type van gemeenten zonder parkeernormen in Nederland zijn de gemeenten met een kleine oppervlakte en een klein inwonersaantal. Gemeenten met parkeernormen zijn grote gemeenten of meerdere kleine gemeenten die samen een parkeernota opstellen.

Opvallend is dat parkeernormen in Vlaanderen bijna uitsluitend als minimum worden gehanteerd. In Nederland is dat niet zo. Vooral de combinatie van zowel minimum- als maximumnormen (afhankelijk van de functie of als bandbreedtes) krijgt daar de voorkeur. Fietsparkeernormen zijn beperkt, zowel in Nederland als in Vlaanderen. Geografisch heeft België veel kleinere gemeenten, met minder aanbod aan OV. Daardoor is er momenteel vooral nood aan minimumnormen zodat druk op de openbare ruimte uitblijft. Nederlandse gemeenten zijn groter. Het OV-aanbod en andere alternatieven zijn ruimer waardoor de stedelijke kwaliteit een belangrijke plaats inneemt en de leefbaarheid van de stad beschermd wordt.

Met betrekking tot de afdwingbaarheid van de normen kan een gelijkaardige situatie in Nederland als in Vlaanderen vastgesteld worden. De gemeenten hanteren liefst een norm die afdwingbaar is en waaraan zeer uiteenlopende sancties verbonden zijn. De weigering van een vergunning is zo'n sanctie, maar ook grote geldbedragen per ontbrekende parkeerplaats behoren tot de opties. De geldboetes in Nederland zijn gebaseerd op de kosten van parkeerplaatsen. In Vlaanderen is het onduidelijk hoe men het betreffende bedrag kiest.

De Nederlandse nota's of bouwverordeningen bevatten meer detaillering en een diepere uitwerking in vergelijking met de Vlaamse stedenbouwkundige verordeningen. De Nederlandse normen worden gedifferentieerd naar gebied, functie,... De Vlaamse normen worden vaak opgesteld voor het hele gemeentelijke grondgebied. Er worden kaarten getoond van de parkeergebieden in de Nederlandse nota's. Ieder gebied wordt geanalyseerd. Daarnaast is er ook een verantwoording van de specifiek toegepaste parkeernormen voor een bepaald gebied binnen de gemeente, wat in België vaak over

het hoofd wordt gezien. De vroegere normen uit de omzendbrief neemt de Vlaamse gemeente dan gewoon over of past men naar eigen goeddunken aan. De Nederlandse gemeenten voeren effectief onderzoek uit naar autobezit, autogebruik,... Over het algemeen volgt dan een aanpassing van de ASVV-kencijfers aan de bekomen resultaten. Ook aanwezigheidspercentages en berekeningsaantallen zijn daarbij gebruikt. De Nederlandse parkeernormen en het beleid daarrond passen binnen het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid.

Nederlandse gemeenten zien parkeren als een thema dat onmisbaar is binnen een gemeente. Het dient continu in de aandacht te blijven en blijft dat ook doordat koppeling gemaakt wordt met de bereikbaarheid en leefbaarheid van de gemeente, en met vervoermanagement bij bedrijven. Parkeren is niet zo'n actueel thema in Vlaanderen. Gemeentelijke parkeernormen worden echter reeds langere tijd opgesteld in Vlaanderen dan in Nederland. Nochtans zijn het de Nederlandse gemeenten die de normen reeds meermaals actualiseerden. Vlaamse gemeentelijke parkeernormen kennen weinig of geen monitoring en worden zelden aangepast door de jaren heen.

In België heeft men nationale minimumnormen afgeschaft, omdat ze een verkeerd effect hebben: te veel parkeerplaatsen, waardoor autogebruik gestimuleerd wordt. In Nederland schaft men nationale maximumnormen voor bedrijven en kantoren af, omdat bedrijven en ontwikkelaars ze als te streng ervaren: er is meer koppeling met de specifieke locatie nodig. Daarom werden gemeentelijke parkeernota's opgesteld die differentiëren naar een gebied binnen de gemeente. Op die manier beschikt de Nederlandse gemeente over 1 nota met daarin alle geldende normen (gedifferentieerd naar gebied, functie...). Ook in België ziet men een evolutie naar locatiespecifieke normen, alleen verloopt het iets trager. Een beperkt aantal Vlaamse steden en gemeenten hanteren bij voorkeur locatiespecifieke plannen voor het bepalen van parkeernormen (BPA's, RUP's, MOBER's en zelfs school- en bedrijfsvervoerplannen). Dit is, in tegenstelling tot de bouwverordening met één norm voor het hele gemeentelijk grondgebied, meer gelijkend op de Nederlandse werkwijze.

4.3 Interviews met bevoorrechte getuigen

Bovenstaande vergelijking leidt tot een 'voorlopig plan van aanpak' dat als uitgangspunt genomen kan worden door Vlaamse gemeenten voor de opstelling en het gebruik van parkeernormen. Om het zo realistisch mogelijk te maken is het 'voorlopig plan van aanpak' voorgelegd aan bevoorrechte getuigen. Zo kan de kennis uit de praktijk opgenomen worden. Elk item wordt besproken. Reacties, tekortkomingen en opmerkingen worden opgenomen en verwerkt tot een 'definitief plan van aanpak voor het opstellen en het gebruik van gemeentelijke parkeernormen'. Vertegenwoordigers van een lokale, provinciale en de Vlaamse overheid alsook adviesbureau's hebben ruime ervaring met deze problematiek. Hun mening kan dus betekenisvol zijn. Er is gekozen voor volgende bevoorrechte getuigen:

- De Heer Ewald Dijkstra, studiebureau Ecorys-AVM en extern adviseur gemeente Gouda: kennis over zowel de Vlaamse (hoofdzakelijk juridisch) als de Nederlandse situatie (juridisch en praktisch).
- Jean-Marie Coenen, dienst Ruimtelijke Ordening Vlaamse overheid: geeft advies over MOBER's en RUP's in opdracht van de Vlaamse overheid.
- De Heer Steve Noels, diensthoofd Openbare Werken Peer: als vertegenwoordiging van een kleinere stad.
- De Heer Jean-Paul Vandewinckele, bedrijfsleider van het parkeerbedrijf Parko te Kortrijk: als bedrijfsleider van het parkeerbedrijf van een Vlaamse centrumstad heeft hij ruime kennis over reglementen en afdwingbaarheid.
- De Heer Conrad Depoortere, gedelegeerd bestuurder van studiebureau Mint nv: heeft ruime kennis over MOBER's en vervoerplannen.

In bijlage 8 is het 'voorlopig plan van aanpak' opgenomen, aangevuld met de reacties van de bevoorrechte getuigen. Dit werd verwerkt tot een definitief plan van aanpak voor het opstellen en het gebruik van parkeernormen in Vlaamse steden en gemeenten. In punt 4.4 is het definitief plan van aanpak opgenomen.

4.4 Plan van aanpak voor het opstellen en het gebruik van parkeernormen in Vlaamse steden en gemeenten

Gemeenten kunnen lokale parkeernormen opstellen om juridisch vast te leggen wat het gewenste parkeeraanbod is voor nieuwe ontwikkelingen.

4.4.1 Definitie parkeernorm – parkeerkencijfer:

Een *parkeernorm* geeft de waarde voor het aantal parkeerplaatsen aan en is representatief voor de visie die een gemeente heeft op vlak van parkeerbeleid bij nieuwe ontwikkelingen. De parkeernorm mag niet worden over- of onderschreden. Het gebruik ervan vergemakkelijkt het vaststellen van de parkeerbehoefte en vermindert de discussies over het te voorziene parkeeraanbod.

Een *parkeerkencijfer* is een op de praktijk gebaseerd cijfer voor een bepaald gebied of locatie, inclusief foutief autogebruik. Parkeerkencijfers worden ontwikkeld als vertrekpunt bij de bepaling van het aantal parkeerplaatsen wanneer geen normen gelden. Om de kencijfers toepasbaar te maken in verschillende situaties worden ze uitgedrukt in een bandbreedte met een minimum- en maximumwaarde. Deze bandbreedte van aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van de lokale context. Zo is het autobezit in een specifieke wijk of regio sterk bepalend voor de parkeerbehoefte voor woningen. Bij functies zoals kantoren of scholen zijn autogebruik, het tijdstip van piekbelastingen, bezoekersaantallen, de mogelijkheden van gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen dan weer sterk bepalend voor de parkeerbehoefte (Vlaamse overheid, 2007). Parkeerkencijfers zijn gebaseerd op *gemiddelde waarden* van al deze factoren. Ze kunnen geen kant-en-klaar antwoord geven op hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn in een bepaalde situatie. Om toch een zo goed mogelijke benadering te geven van de parkeerbehoefte per functie (wonen, kantoren, bedrijven, scholen,...) worden ze ingedeeld volgens een *schaalniveau* (stedelijk, landelijk) en *type gebied* (centrum, rand, buiten). Hierbinnen wordt ook nog gewerkt met krappe en ruime waarden om ook rekening te houden met de mogelijkheden voor het beperken van het autogebruik.

4.4.2 Opstellen van parkeernorm:

4.4.2.1 Algemeen

De bepaling van een parkeernorm voor nieuwe ontwikkelingen is steeds *maatwerk*. Men moet zoveel mogelijk rekening houden met de lokale context en het gewenste mobiliteitsbeleid. Meer in het bijzonder moet men rekening houden met:

- *bereikbaarheidskenmerken* van de locatie: aanbod en kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen, stedelijkheidsgraad, type gebied,...;
- *specifieke kenmerken* van de functie: aanwezigheidspercentages, aantrekkelijkheid van de functie, invloedsgebied, parkeerregulering in de omgeving,...;
- *mobiliteitskenmerken* van gebruikers en bezoekers van het gebouw: autobezit en de evolutie van het autobezit bij de functie wonen, vervoermanagement bij bedrijven, autogebruik, bezoekersaantallen, tijdstip van piekbelasting,... bij functies zoals kantoren, bedrijven, scholen, winkels;
- het *gemeentelijk parkeerbeleid*.

Lokale gegevens dienen als uitgangspunt genomen te worden. Indien geen lokale informatie beschikbaar is, kan men *parkeermetingen* doen op de lokatie zelf of bij vergelijkbare functies. Dergelijke parkeermetingen dienen zo uitgebreid mogelijk uitgevoerd te worden. Indien mobiliteits- en bereikbaarheidsverschillen tussen gemeenten in kaart worden gebracht, is vergelijking met parkeernormen van andere gemeenten mogelijk. Dit kan bijvoorbeeld aan de hand van Vlaamse bereikbaarheidskaarten. Pas wanneer geen parkeermetingen uitgevoerd kunnen worden (in principe kan dit altijd), mag men terugvallen op *parkeercijfers*. Zij geven echter een gemiddeld beeld weer, waardoor de realiteit kan worden onder- of overschat.

4.4.2.2 Parkeernormen – functie wonen

Onderzoek in de gemeente Amersfoort wees uit dat parkeernormen voor de functie wonen best opgesteld worden per woonwijk (of per categorie van woonwijk). Autobezit bleek daar sterk samen te hangen met kenmerken van de woonwijk. Autobezit, de groei van het autobezit (= vaak een 10 % prognose voor 10 jaar, maar wordt best bepaald specifiek voor een gemeente op basis van de voorbije evolutie van het autobezit) en het

aandeel bezoekers van een wijk (= 10 % van de parkeerbehoefte) bepalen de parkeerbehoefte in de woonwijk. Gezinsgrootte, het gezinsinkomen en de nabijheid van het station oefenen daarbij een invloed uit op het autobezit. In bijlage 9 is het autobezit voor 2001 in Vlaanderen per gemeente opgenomen.

Grootstedelijk	0,83
Stedelijk	0,97
Kleinstedelijk / randstedelijk	1,08
Buitengebied	1,20

Tabel 9: Autobezit naar stedelijkheidsgraad in Vlaanderen in 2006 (Vlaamse overheid, 2007).

Het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid (Vlaamse overheid, 2007) geeft een uitwerking van parkeercijfers bij de functie wonen. Voor het opstellen van parkeernormen kan een zelfde werkmethode gehanteerd worden, echter zodanig dat het past binnen het gemeentelijk parkeerbeleid. Hier dient men echter uit te gaan van een minimum van 1 parkeerplaats per woning omdat het een herkomstfunctie betreft. Het is dan handig als er een compensatiebedrag vastgesteld is, voor die gevallen waar de verplichting van parkeerplaatsen moeilijk wordt.

4.4.2.3 Parkeernormen – overige functies

Een mobiliteitseffectenrapport van een functie kan gegevens verschaffen voor het opstellen van de betreffende parkeernorm. Het aantal werknemers (of gebruikers) per oppervlakte-eenheid bepaalt de verkeersgeneratie van het project. Allereerst moet men dus weten hoeveel werknemers (of gebruikers) per oppervlakte-eenheid voor de functie zullen gelden. Als de bijkomende (of nieuw te realiseren) oppervlakte gekend is, moet men rekening houden met aanwezigheidspercentages. Het aantal werknemers per oppervlakte-eenheid vermenigvuldigd met de totale oppervlakte van het project en vermenigvuldigd met aanwezigheidspercentages, levert de verkeersgeneratie van het project. In het kader van het mobiliteitsdecreet streeft men naar een MOBER-dienst, die in zal staan voor de kwaliteitsbewaking van de mobiliteitseffectenrapporten en de daarin berekende parkeerbehoefte. Ook kan deze dienst in de toekomst een aanzet geven tot het opstellen van een kennisdatabank met MOBER-kcijfers, wat een vergelijking tussen

projecten mogelijk maakt. Figuur 7 toont de Nederlandse aanwezigheidspercentages voor verschillende functies. Gelijkaardige cijfers kunnen verzameld worden voor Vlaanderen (na inventarisatie van de reeds uitgevoerde onderzoeken).

Functie	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
woningen	50	60	100	90	60	60	70
detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
kantoor	100	100	5	10	5	0	0
bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
museum	20	45	0	0	100	0	90
restaurant	30	40	90	95	70	100	40
café	30	40	90	85	75	100	45
bios/theater	15	30	90	90	60	100	60
sport	30	50	100	90	100	90	85

Figuur 7: Aanwezigheidspercentages uit de ASVV (CROW, 2004c).

Indien deze productie en attractie van de functie gekend zijn, dient onderzoek uit te gaan naar de modal split en naar de wagenbezettingsgraad (bijvoorbeeld vervoerwijzekeuze bij gelijkaardige bedrijven, gegevens uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen, in de toekomst eventueel aan de hand van bereikbaarheidskaarten en een kencijferdatabank). Zo kan het dagelijks aantal auto's en vrachtwagens voor de functie vastgelegd worden. De bijhorende parkeervraag afleiden is mogelijk indien aanwezigheidspercentages op piekmomenten en gegevens over verblijfsduur opgenomen worden. Als daarop de parkeerstrategie wordt toegepast, ontstaat het uiteindelijk aantal te realiseren parkeerplaatsen. Het nagaan van de mogelijkheden voor gecombineerd gebruik speelt ruimtelijk een belangrijke rol.

4.4.3 Gebruik van parkeernorm:

De keuze voor een krappe of ruime norm hangt af van het effect dat men wil bereiken en welke ondersteunende maatregelen getroffen (kunnen) worden. Bij de keuze voor een *krappe norm* wil de gemeente ongewenst autogebruik tegen gaan. Randvoorwaarden zijn voldoende vervoersalternatieven en/of voldoende parkeermaatregelen op straat om parkeeroverlast te vermijden. *Ruime* parkeernormen hebben tot doel parkeeroverlast op

straat te vermijden. Indien grote autostromen te verwachten zijn (slechte bereikbaarheid met OV, werktijden buiten de OV-tijden,...) en er niet voldoende maatregelen getroffen kunnen worden om de parkeerdruk op te vangen, is de keuze verantwoord.

Een *minimumnorm* geeft het minimum aantal parkeerplaatsen aan, om parkeeroverlast op straat te vermijden. Bij een *maximumnorm* wordt het maximaal aantal parkeerplaatsen aangegeven, met als doel het ongewenst autogebruik af te remmen. Hier gelden dezelfde randvoorwaarden als bij de keuze voor een krappe norm. Nederlandse ervaring heeft aangetoond dat maximumnormen tot parkeeroverlast op straat kunnen leiden. Ook Vlaamse ervaring toont aan dat fout geformuleerde minimumnormen eveneens tot parkeeroverlast kunnen leiden.

Binnen het kader van een duurzaam mobiliteitsbeleid, waar ongewenst autogebruik wordt tegengegaan, zijn krappe parkeernormen het uitgangspunt, alsook het opleggen van een combinatie van minimum- en maximumnormen. De minimumnorm zorgt ervoor dat men niet onder de verplichting uit kan, hetzij ter betaling van een compensatiebedrag.

4.4.4 Toepassingsgebied van parkeernorm:

Gezien een parkeernorm afhankelijk is van vele lokale factoren moet ook steeds gespecificeerd worden voor welk *gebied* de parkeernorm geldig is. Elke *functie* en elk *gebied* heeft zijn eigen karakter en omstandigheden. Het *schaalniveau* en *type gebied* waarin de functie zich ontwikkelt, spelen dus een voorname rol. Zo wordt er een indeling gemaakt naar schaalgrootte in Vlaanderen: Vlaams stedelijk gebied rond Brussel, grootstedelijk gebied, regionaalstedelijk gebied, structuurondersteunend kleinstedelijk gebied, kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau en buitengebied. Het centrum, de stadsrand en het buitengebied zijn drie typen gebieden binnen de stad of gemeente. Onderzoek naar gelijkaardige gebieden op vlak van autobezit, autogebruik en modal split kunnen een andere differentiatie uitwijzen.

Om bereikbaarheid (met alle vervoerwijzen) en stedelijke ontwikkeling van de gemeente of stad te waarborgen dient parkeerbeleid geïntegreerd beschouwd te worden, alsook parkeernormering.

4.4.5 Afdwingbaarheid – Sanctie:

Parkeernormen bieden een *juridisch – afdwingbaar – kader* om het parkeren goed te kunnen regelen. De hieraan verbonden sancties kunnen variëren van een *weigering* van een vergunning tot het betalen van een *compensatiebedrag* per parkeerplaats. Het bepalen van dit bedrag gebeurde in Gouda op basis van de gemiddelde kostprijs van parkeerplaatsen. De betaalde compensatiebedragen kunnen gehanteerd worden voor de aanleg van publieke parkeergelegenheid. Een weigering van de bouwvergunning streeft het doel van de parkeernorm beter na. Echter, het voorzien van een compensatiebedrag maakt het mogelijk om kleine verkavelingen af te laten zien van de verplichting om parkeergelegenheid op eigen terrein te voorzien. Bewonerskaarten kunnen gekoppeld worden aan het parkeren op eigen terrein.

Momenteel kan men *gemeentelijke verordeningen, ruimtelijke uitvoeringsplannen en mobiliteitsplannen* gebruiken om parkeernormen afdwingbaar te maken. Gemeentelijke verordeningen worden het meest gehanteerd omdat zij de meest afdwingbare status kennen. Het is ook mogelijk om er een belasting- of retributiereglement aan te koppelen. Het gemeentelijk mobiliteitsplan biedt geen juridisch kader om parkeernormen op te nemen. Dit is echter wel het document waarin externe actoren (Vlaamse overheid, provincie, de Lijn,...) vertegenwoordigd zijn. Door het opnemen van de parkeernormen in het gemeentelijk mobiliteitsplan kan men alle belangrijke externe actoren betrekken, zodat afstemming van parkeernormering in 'aanliggende' gebieden mogelijk wordt. Ruimtelijke uitvoeringsplannen zijn zeer specifieke documenten, die enkel opgesteld dienen te worden indien een bestemming van een gebied niet overeenstemt met de toekomstige functie.

4.4.6 Actualisatie:

Parkeerbeleid is een *dynamisch* gegeven en parkeernormen moeten op regelmatige basis (vb. elke legislatuur) bijgestuurd worden. Dit kan door eveneens op regelmatige basis parkeermetingen opnieuw uit te voeren en de effecten van het beleid te detecteren. Een inventarisatie van de problemen met de normen is dan handig. Amersfoort stelde een interdisciplinair serviceteam aan voor de behandeling van de parkeernormen bij

nieuwbouwontwikkelingen. Het vertalen van een dergelijke aanpak naar de Vlaamse situatie komt neer op:

De behandeling en opvolging van parkeernormen bij nieuwbouwontwikkelingen en in bestaande gebieden kan uitgevoerd worden door een *multidisciplinair team* van *gemeentediensten*: ruimtelijke ordening, mobiliteit, grondzaken, stedelijke ontwikkeling, financiële dienst, economie en handel, wijkontwikkeling,... Een dergelijke evaluatie is noodzakelijk en gebeurt momenteel al in een aantal gemeenten.

Daarnaast is het goed om jaarlijks of in functie van concrete projecten of belangrijke evoluties in een gemeente een *overleg* te organiseren met *externen* (hogere overheden, projectontwikkelaars, handelaars, bewoners,...)

De CROW-publicatie 182 en de ASVV 2004 bevatten een ruim overzicht van Nederlandse parkeerkcijfers voor verschillende typen functies. Deze Nederlandse parkeerkcijfers zijn gebaseerd op een grootschalige inventaris van parkeergegevens in al de Nederlandse gemeenten (Databank Parkeerkcijfers). Denk echter aan de basisregel dat het inschatten van een correcte parkeerbehoefte het best gebeurt met eigen lokale gegevens of parkeertellingen en dat parkeerkcijfers een laatste hulpmiddel zijn om een indicatie aan te geven van de parkeerbehoefte (Vlaamse overheid, 2007). Men moet ze met het nodige gezond verstand gebruiken en toetsen aan de lokale situatie. Op die manier krijgt men het eveneens noodzakelijke 'Fingerspitzengefühl'.

5 Conclusie

Vlaamse steden en gemeenten beslissen autonoom over parkeernormen. De uitwerking van dergelijke gemeentelijke parkeernormen is een moeilijke zaak en dient afgestemd te worden op de kenmerken van de specifieke locatie en functie. Ook de integratie van verschillende actoren leidt nog vaak tot problemen. Parkeerbeleid en -normen dienen vooral in combinatie met het beleid inzake ruimtelijke ordening beschouwd te worden. Enkel dan wordt de bereikbaarheid en stedelijke ontwikkeling gewaarborgd. Parkeren is een dynamisch gegeven waarbij een continue opvolging en aanpassing niet mag ontbreken. Parkeermetingen dienen daarom zo uitgebreid mogelijk en op regelmatige basis uitgevoerd te worden. Op die manier kan voorzien worden in het evalueren van de effecten van het beleid, alsook het opnemen van problemen met de huidige normen. Aan de hand van het definitief plan van aanpak voor het opstellen en het gebruik van

parkeernormen reikt dit verkeerskundig project een gestructureerde methode aan aan de Vlaamse steden en gemeenten.

Toch blijkt dat een kader op Vlaams (of eventueel provinciaal) niveau noodzakelijk is om concurrentie tussen steden op basis van de normen te voorkomen. Dit heeft afstemming van de normen in gelijkaardige gebieden tot gevolg. In een dergelijk Vlaams kader wordt best een verplichting opgelegd voor het voorzien van de combinatie van gemeentelijke minimum- en maximumnormen. Daarin moet vooral de 'maatwerk-methode' aanbevolen worden en dus geen vaste normen voor Vlaanderen omdat lokale factoren variëren. Toekomstig onderzoek dient uit te gaan naar bereikbaarheidskaarten voor Vlaanderen, kencijferdatabanken (naar functie, schaalniveau en gebied) en een betere integratie van diverse gemeentediensten bij het vaststellen van parkeernormen. Een kencijferdatabank is enkel mogelijk indien op grootschalig niveau cijfers verzameld worden. Dit kan in ruil voor toegang tot de databank.

Referenties

- Amersfoort (2007). *Bouwverordening Amersfoort 2007* [Elektronische versie]. Art. 2.5.30 en bijlage 15, 10 maart 2008, beschikbaar op <http://www.breedbandamersfoort.nl/docs/bis/raad/2007/2273401%20Bouwverordening%20Amersfoort%202007.pdf>
- Amersfoort (n.d.). Stad met een hart. *Over Amersfoort*. 1 maart 2008, beschikbaar op <http://www.amersfoort.nl/smartsite.shtml?id=51542>
- Anderson, D.R., Sweeney, D.J., & Williams, T.A. (2005, maart). *Statistiek voor economie en bedrijfskunde*. Amersfoort, Nederland: Academic Service, Drukkerij Wilco.
- Arendonk (n.d.). *1.1. Belastingreglement op het ontbreken van parkeerplaatsen* [Elektronische versie]. 15 oktober 2007, verkregen via begeleider.
- Autobezit per gemeente in Vlaanderen* (2001). 17 april 2008, verkregen via begeleider.
- Baarda, D.B., & de Goede, M.P.M. (2001). *Basisboek Methoden en Technieken, handleiding voor het opzetten en uitvoeren van onderzoek*. Groningen/Houten, Nederland: Wolters-Noordhoff bv.
- Belgisch Staatsblad (2007). 177^e jaargang, Brussel. Beschikbaar op http://www.ejustice.just.fgov.be/doc/rech_n.htm
- Bestuursdienst Communicatie (2007). *Factsheet Rotterdam* [Elektronische versie]. 26 februari 2008, beschikbaar op <http://www.rotterdam.nl/smartsite.dws?id=266690&MainMenu=&Menu=266690>
- CBS (2007, december). Centraal Bureau voor de Statistiek. *Nederland Regionaal Kerncijfers*. Voorburg/Heerlen, Nederland. 1 maart 2008, beschikbaar op <http://statline.cbs.nl/>
- CROW (2002a, 1 mei). Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement. *Geïntegreerd parkeren: Hoofdpuntennotitie*. CROW-publicatie, brochurenummer 560, p. 21. Ede, Nederland.
- CROW (2002b, 1 mei). Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement. *Parkeerbeleid is meer dan parkeren – Integraal parkeerbeleid in de praktijk*. CROW-publicatie, brochurenummer 565, p. 18-19. Ede, Nederland.
- CROW (2004a, maart). *Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering*. CROW-publicatie 128. Ede, Nederland.
- CROW (2004b, 1 mei). Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement. *Parkeren in*

- Europees perspectief*. CROW-publicatie, brochurenummer 568, p. 7. Ede, Nederland.
- CROW (2004c, oktober). *ASVV 2004, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom*. CROW-publicatie Verkeerstechniek, artikelnummer 720. Ede, Nederland.
- CROW (2005, 1 augustus). Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement. *Beargumenteerd kiezen voor parkeernormen – het gebruik van nieuwe parkeercijfers*. CROW- publicatie, brochurenummer 571, p. 20-26. Ede, Nederland.
- CROW (2006, 1 februari). Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement. *Parkeren en het locatiebeleid – de consequenties op nieuwe en bestaande locaties*. CROW-publicatie, brochurenummer 575. Ede, Nederland.
- DA Consult nv (2004, maart). *Mobiliteitsplan Opwijk – Fase 3: Beleidsnota. Definitieve versie*. Ruimtelijke planning en vormgeving, Halle.
- De Ceunynck, T. (2006-2007). *Individuele opdracht Verkeersplanning. Analyse verkeers- en vervoersbeleid Amsterdam* [Elektronische versie]. 12 januari 2008, verkregen via collega-student Tim De Ceunynck.
- Dienst Stedenbouw en Ruimtelijk Planning (2003). *Informatief gedeelte Ruimtelijk Structuurplan Gent* [Elektronische versie]. 11 januari 2008, p. 6-9, beschikbaar op <http://www.gent.be/eCache/THE/1/706.cmVjPTQzNzI4.html>
- Dienstverlening (2005, mei). *Gemeente Zoersel - Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan* [Elektronische versie]. 16 februari 2008, beschikbaar op <http://www.zoersel.be/docupload/3386.pdf>
- Diksmuide (2007, 26 februari). *Zitting van de gemeenteraad op maandag 26.02.2007 te 20u30 op het Stadhuis* [Elektronische versie]. 19 november 2007, p.14-20, beschikbaar op www.diksmuide.be/file_uploads/1581.pdf?_vs=0_N
- dIVV (n.d.). Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, gemeente Amsterdam. *Parkeren is manoeuvreren. Beleidsnota Herijking Parkeerbeleid* [Elektronische versie]. 12 maart 2008, persoonlijke communicatie.
- Dongen, K. (2007, 16 november). *Vernieuwd locatiebeleid voor vestiging kantoren en bedrijven*. 25 februari 2008, beschikbaar op http://www.amsterdam.nl/gemeente/college/maarten_van_0/redactionele/vernieuwd?ActItmIdt=98641
- Enschede (2005). *Mobiliteitsplan 2004-2015 GVVP* [Elektronische versie]. 31 maart 2008, beschikbaar op http://cms3.enschede.nl/wonen/parkerenenverkeer/Verkeer/00013/051011_MM_Opmaak_Mobiliteitsplan_2004-2015.pdf/

- ESRI (1997). Environmental Systems Research Institute, Inc. *ArcExplorer 2.0, GIS Data Explorer built with MapObjects Technique*. Computerprogramma. (GIS-data ter beschikking gesteld door UHasselt in het kader van de opleiding Verkeerskunde.)
- FOD Economie (1998-2007). Nationaal Instituut voor de Statistiek, *Structuur van de bevolking*. Algemene Directie Statistiek en Economische informatie. 4 december 2007, beschikbaar op http://statbel.fgov.be/figures/d21_nl.asp#2
- Gemeente Amersfoort (2006, 27 juni). *Woonvisie Amersfoort 2006-2010 – Vitaliteit en verscheidenheid in een ongedeelde stad* [Elektronische versie], p. 4-7, Nederland. 1 maart 2008, beschikbaar op http://www.breedbandamersfoort.nl/docs/internet/_wonen_en_leven/_wonen/Woonvisie.pdf
- Gemeente Brasschaat (2001, 29 november). Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad [Elektronische versie]. *018bo.Belasting 2002-2006 op het ontbreken van parkeerruimten*. 15 oktober 2007, verkregen via begeleider.
- Gemeente Brasschaat (2005, juni). *Gemeente Brasschaat: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan*, dossier BRA506 [Elektronische versie]. 16 februari 2008, beschikbaar op <http://www.brasschaat.be/Index.aspx?SGREF=2665&CREF=9885>
- Gemeente Enschede (n.d.). *De stad Enschede*. 31 maart 2008, beschikbaar op http://cms3.enschede.nl/toerisme/De_Stad/Startpagina/
- Gemeente Gouda (2004, 13 december). *Parkeerbeleidsplan gemeente Gouda Parkeerbeleid 2005-2015 Eindrapport* [Elektronische versie]. Sector Stadswerken, afdeling Ruimtelijk Beleid. Gouda, Nederland. 15 maart 2008, beschikbaar op <http://www.gouda.nl/content.jsp?objectid=49313>
- Gemeente Gouda, & VVV Het Groene Hart (2007). Promotiefilm *Hart van Gouda* [Elektronische versie]. 17 maart 2008, beschikbaar op http://www.vvvgouda.nl/vvvgouda_nl/hartvangouda.php
- Gemeente Kontich (2005, 19 september). *Stedenbouwkundige verordening op het aanleggen van parkeerplaatsen en fietsenstallingen buiten de openbare weg*. 26 november 2007, persoonlijke communicatie. (Eveneens beschikbaar op <http://users.pandora.be/kontich/groen/parkeerplaatstaks.htm#stedenbouwkundige>)
- Gemeente Kontich (2007, november). *Ontwerp Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Synthesenota* [Elektronische versie]. 26 november 2007, persoonlijke communicatie.
- Gemeente Middelkerke (2001, juni). *Mobiliteitsplan Derde Deel: Beleidsplan* [Elektronische versie]. 22 november 2007, verkregen via collega-student Davy Willaert.
- Gemeente Opwijk (2004, 12 oktober). Uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad [Elektronische versie]. *Punt 10. Beslissing houdende de goedkeuring van een ge-*

- meentelijke stedenbouwkundige verordening voor het voorzien van parkeerplaatsen en een ruimte voor het opslag van huishoudelijk afval bij meergezinswoningen.* 27 november 2007, persoonlijke communicatie.
- Gemeente Zemst (2006, 10 augustus). Dienst stedenbouw en ruimtelijke ordening [Elektronische versie]. *Stedenbouwkundige- en verkavelingsverordening Gecoördineerde versie.* 1 november 2007, beschikbaar op <http://www.zemst.be/eCache/DEF/2/109.html>
- Gemeenteraad Bornem (2007, 17 april). Verslag gemeenteraadszitting van 17 april 2007 [Elektronische versie]. *10. Belasting op het ontbreken van parkeerplaatsen.* P. 6-7, 19 november 2007, persoonlijke communicatie.
- Gemeenteraad Destelbergen (1991, 29 oktober). *Bouwverordening betreffende het parkeren van voertuigen en rijdend materiaal op private gronden.* 29 november 2007, persoonlijke communicatie.
- Groen Kontich (n.d.). *Heffing van een belasting op het ontbreken van parkeerplaatsen (inclusief die voor gehandicapten) en fietsenstallingen voor de periode tot 31 december 2006.* 24 november 2007, beschikbaar op <http://users.pandora.be/kontich/groen /parkeerplaatstaks.htm#stedenbouwkundige>
- Groep Planning (2001, april). Vennootschap van stedenbouwkundige, verkeerskundigen, architecten en ingenieurs. *Stad Brugge Mobiliteitsplan – Beleidsplan* [Elektronische versie]. 22 november 2007, verkregen via collega-student Davy Willaert.
- Groep Planning (2004, januari). *Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Zottegem – Informatief gedeelte* [Elektronische versie]. 15 februari 2008, beschikbaar op <http://www.zottegem.be/download.php?linkID=132&item=248>
- Groep Planning (n.d.). *Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Diksmuide – Informatief gedeelte* [Elektronische versie]. 15 februari 2008, beschikbaar op http://www.diksmuide.be/Ruimtelijk_Structuurplan/2684/default.aspx?id=3597&pg=3812
- Grontmij Belgroma (2004, 17 juni). *Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Lommel – Informatief gedeelte* [Elektronische versie]. 2 februari 2008, beschikbaar op <http://www.lommel.be/home/index.cfm?id=1381&l=1>
- Ham (n.d., a). *Bouwverordening "Parkeergelegenheden bij bouwwerken"* [Elektronische versie]. 26 november 2007, persoonlijke communicatie.
- Ham (n.d., b). *Ontstentenis van parkeerruimte voor dienstjaar 2006* [Elektronische versie]. 26 november 2007, persoonlijke communicatie.
- Knokke-Heist (n.d.). *Gemeentebelasting op het ontbreken van parkeerplaatsen*

- [Elektronische versie]. 20 november 2007, beschikbaar op http://inwoners.knokke-heist.be/product/1568/default.aspx?_vs=0_n&id=707
- Kürschner, J. (2006, juni). Dienst Ruimtelijke Ordening, i.o.v. projectgroep Studentenhuisvesting, Gemeente Amsterdam. *Lust of last? Studenten, auto's en parkeerplaatsen. Richtlijnen voor een parkeernorm bij studentenwoningen* [Elektronische versie]. 6 maart 2006, beschikbaar op http://www.oga.amsterdam.nl/bijlagen/downloads/studentenhuisvesting_onderzoekparkerenjuni2006.pdf
- Lammens, E., & Polspoel, D. (2003, november). *Provincie Vlaams-Brabant, Stad Tienen Mobiliteitsplan Fase III Beleidsplan* [Elektronische versie]. 23 november 2007, beschikbaar op <http://www.tienen.be>
- Langzaam Verkeer vzw (2001, januari). Bureau voor mobiliteitsmanagement. *Beleidsplan Mobiliteitsplan Bornem*. 20 november 2007, beschikbaar op <http://www.bornem.be/fb111ezg32nk0kk232.aspx>
- Leiedal (2006, mei). *Ontwerp gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Kortrijk – Informatief Deel* [Elektronische versie]. 6 februari 2008, beschikbaar op http://www.west-vlaanderen.be/jahia/Jahia/site/gem_planningsprocessen/pid/2702
- Leuven (2003, 15 december). *Stedenbouwkundige verordening op het aanleggen van parkeerplaatsen en fietsenstallingen buiten de openbare weg* [Elektronische versie]. 15 oktober 2007, verkregen via begeleider. (Eveneens beschikbaar op <http://leuven.i-merge.net/doc/ontbreken%20parkeerplaatsen%20en%20fietsenstallingen.pdf>)
- Leuven (n.d.). *Ruimtelijk Structuurplan Leuven – Informatief gedeelte* [Elektronische versie]. 7 februari 2008, beschikbaar op <http://www.leuven.be/doc/Structuurplan.pdf>
- Lommel (2007, 27 februari). *Belasting op het ontbreken van parkeerplaatsen* [Elektronische versie]. 26 november 2007, persoonlijke communicatie.
- Mebumar (2002, 25 oktober). *Mobiliteitsplan Fase 1 – Oriëntatienota* [Elektronische versie]. 5 november 2007, beschikbaar op www.destelbergen.be/docs/20060807_gemeentelijk_mobiliteitsplan/7403004%20pl%20orientatienota-def.pdf
- Mebumar (2006, 7 augustus). *(Geactualiseerd) Mobiliteitsplan – Beleidsnota* [Elektronische versie]. 5 november 2007, beschikbaar op www.destelbergen.be/docs/20060807_gemeentelijk_mobiliteitsplan/7403004%20pl%20beleidsplan%20definitief.pdf
- Middelkerke (2007, 25 maart). *Belastingen en retributies: Belasting op het ontbreken van parkeerplaatsen* [Elektronische versie]. 23 november 2007, beschikbaar op http://www.middelkerke.be/nieuw/belastingen_detail.asp?nr=7

- Miermans, W. (2005-2006). *Cursus Verkeerskunde. Parkeren – Parkeerbeheersing – Rijksbeleid*, p. 2-3. Universiteit Hasselt, Diepenbeek.
- Miermans, W., & Van Moerkerke, B. (2005, 2 oktober). *Parkeerbeleid als sleutel van een duurzaam mobiliteitsbeleid*, p. 7-9.
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (2004). *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen Samenvatting*. Afdeling Ruimtelijke Planning, Brussel. (Eveneens beschikbaar op www.ruimtelijkeordering.be)
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (2007). *Verordeningeninternet* [Elektronische versie]. 18 oktober 2007, beschikbaar op http://www2.vlaanderen.be/ned/sites/ruimtelijk/verordeningen/verordeningeninternet_1.html
- Mobiel Vlaanderen (n.d.). *Module 15 – Flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid* [Elektronische versie]. 1 november 2008, beschikbaar op <http://www.mobielvlaanderen.be/convenants/module.php?nav=5&id=15>
- Mobiliteitscel (2001, juni). *Mobiliteitsplan Vlaanderen – Naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen*. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, dep. Leefmilieu en Infrastructuur, Brussel. Beschikbaar op <http://viwc.lin.vlaanderen.be/mobiliteit/>
- Optimal Parking Control (2006). *Info Steden – Blankenberge* [Elektronische versie]. *Het parkeerbeleid*. 6 december 2007, beschikbaar op <http://www.parkeren.be/nl/steden/blankenberge/parkeerbeleid.html>
- Quanten, F., et al. (2007). *Handleiding voor een gemeentelijk economisch beleid* [Elektronische versie]. 6 oktober 2007, beschikbaar op <http://www.unizo.be/viewobj.jsp?id=303514>
- Raad van State (n.d., a). *Omzendbrief RO 97/4 van 3 juni 1997 betreffende verdere opheffing van omzendbrieven en richtlijnen inzake ruimtelijke ordening* [Elektronische versie]. 20 oktober 2007, beschikbaar op <http://reflex.raadvst-consetat.be/reflex/index.reflex?page=chrono&c=detailget&d=detail&docid=31891&tab=chrono>
- Raad van State (n.d., b). *Omzendbrief van 20 oktober 1982 betreffende de eis om bij bouwwerken parkeerruimte te scheppen* [Elektronische versie]. 20 oktober 2007, beschikbaar op <http://reflex.raadvst-consetat.be/reflex/index.reflex?docid=29293&lang=nl>
- RO Stedenbouw (2007, 20 december). *Wijziging stedelijke bouwverordening betreffende parkeerplaatsen, goedgekeurd in vergadering van de gemeenteraad d.d. 16.03.'93 – Definitieve aanvaarding* [Elektronische versie]. 25 februari 2008,

- persoonlijke communicatie.
- Rotterdam (2007, 12 juli). Actuele versie van de Bouwverordening Rotterdam 1993, art. 2.5.30, p. 24-25. *Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen* [Elektronische versie]. Actuele versie bouwverordening Rotterdam 1993, Bijlage 8 behorende bij artikel 2.5.30, p. 81-85. *Capaciteit van parkeergelegenheid in relatie tot de plaats, de omvang en de bestemming van gebouwen* [Elektronische versie]. 15 maart 2008, beschikbaar op <http://www.obr.rotterdam.nl/smartsite229.dws?goto=2010571&style=1901>
- Rouvoeroij, van, S. (1997). *Mobiliteitsplan GENT-Binnenstad* [Elektronische versie]. 11 januari 2008, beschikbaar op <http://www.gent.be/eCache/THE/4/216.cmVjPTM5Nzgy.html>
- SOB Amersfoort (2008, maart). *Nota Parkeernormen Amersfoort 2007* [Elektronische versie]. Afdeling Verkeer & Vervoer. 8 april 2008, persoonlijke communicatie.
- Stad Brugge (2006, 25 april). *Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening op het bouwen, verkavelen en op de beplantingen* [Elektronische versie]. Dienst Infrastructuur en Ruimtelijke Ordening. 15 oktober 2007, persoonlijke communicatie.
- Stad Genk (2006, 9 maart). *Genk Morgen Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan* [Elektronische versie]. 11 februari 2008, beschikbaar op <http://grs.genk.be>
- Stad Genk (2007). *Financiën: Belasting op het ontbreken van parkeerplaatsen* [Elektronische versie]. 20 november 2007, beschikbaar op <http://www.genk.be>
- Stad Gent (2004). *Algemene Stedenbouwkundige Verordening*. 6 november 2007, pp. 10-12, beschikbaar op <http://www4.gent.be/gent/bestuur/politiereglementen/>
- Stad Kortrijk (2007, 11 juli). *Algemene stedenbouwkundige verordening* [Elektronische versie]. 5 november 2007, pp. 22-23, persoonlijke communicatie.
- Stad Leuven (2002, 25 november). *Belastingsreglement op het ontbreken van parkeerplaatsen en fietsenstallingen – Goedkeuring* [Elektronische versie]. Dienst Financiën. 23 november 2007, persoonlijke communicatie.
- Stad Lommel (2000, 18 januari). Uittreksel uit de notulen van het College van Burgemeester en Schepenen. *Bouwverordening betreffende het scheppen van parkeer-ruimte bij bouwwerken* [Elektronische versie]. 26 november 2007, persoonlijke communicatie.
- Stad Peer (2007, 25 oktober). *Voorstel belastingsreglement (met consignatie!)* [Elektronische versie]. 18 december 2007, persoonlijke communicatie.
- Stad Peer (n.d.). *Voorstel stedenbouwkundige verordening betreffende autostaanplaatsen en bergingen* [Elektronische versie]. 18 december 2007, persoonlijke commu-

- nicatie.
- Stad Roeselare (n.d.). *Indirecte belasting op het ontbreken van parkeerruimten* [Elektronische versie]. 15 oktober 2007, verkregen via begeleider.
- Stadsbestuur Blankenberge (2001, 31 juli). *Belasting op het ontbreken van parkeerplaatsen* [Elektronische versie]. 15 november 2007, beschikbaar op http://www.blankenberge.be/uploads/eloket_f/ontbreken%20van%20parkeerplaaatsen.pdf
- Stadsbestuur Gent (2007, 26 maart). *Belasting op het ontbreken van parkeerplaatsen – overgangsmaatregel*. Departement Stafdiensten, afdeling Kennis en Expertise, dienst belastingen. 6 november 2007, beschikbaar op <http://www.gent.be/eCache/THE/1/11/857.cmVjPTEwMTg5Mw.html>.
- Stadsdeel Oud-Zuid (2007, 31 oktober). *Beleid en Communicatie, afdeling Economie en Ruimte, Gemeente Amsterdam. Parkeren in Oud-Zuid: Plaats maken voor leefbare buurten. Nota parkeren* [Elektronische versie]. Amsterdam, Nederland. 5 maart 2008, beschikbaar op http://www.oudzuid.amsterdam.nl/wegen_en_verkeer/parkeren
- Statline CBS (2008). Centraal Bureau voor de Statistiek. Voorburg/Heerlen, Nederland. 26 februari 2008, beschikbaar op <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/bevolking/cijfers/default.htm>
- Studiegroep Omgeving (1997). *Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Zemst – Informatief gedeelte* [Elektronische versie]. 16 februari 2008, beschikbaar op <http://www.zemst.be/webfiles/Documents/files%20stedenbouw/Structuurplan%20zemst-tekst.pdf>
- Studiegroep Omgeving (1999, juni). *Architectuur, ruimtelijke planning, landmeetkunde. Ruimtelijk Structuurplan Gemeente Bornem – Structuurplanning Bornem tweede actualisatie* [Elektronische versie]. 28 december 2007, beschikbaar op <http://www.bornem.be/files/CMS/goedgekeurd%20structuurplan%20Bornem.pdf>
- Studiegroep Omgeving (2006, 16 oktober). *Stedenbouwkundige verordening inzake het parkeren en stallen van auto's en fietsen en realisatie van bergruimten* [Elektronische versie]. Gemeente Bornem. 15 oktober 2007, verkregen via begeleider.
- SumResearch (2004, maart). Urban Consultancy. *Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Brugge – Informatief gedeelte* [Elektronische versie]. 31 januari 2008, beschikbaar op http://www.brugge.be/internet/nl/openbaar_bouwen_wonen/ruimtelijke_ordening/ruimtelijke_planning/inhoudelijke_planning/RP_strucpl_.htm
- Ternest, P., & De Zaeytijd, S. (2005, 15 maart). *Verslag stadsgesprekken Roeselare 15 maart 2005 Groep Rode zaal* [Elektronische versie]. 14 februari 2008, beschikbaar

- op http://www.thuisindestad.be/html/workshops/downloads_verlagen/roeselare_rood.pdf
- Tienen (2006, 30 november). Tintelende Stad. *Reglement: belasting op het ontbreken van parkeerplaatsen*. 23 november 2007, beschikbaar op www.tienen.be/upload/pdf/Regl_belast_parkeerplaatsen.pdf
- Tritel (2006). *Maximalisatieplan parkeerplaatsen voor het centrum van de gemeente Opwijk. Oriëntatienota – augustus 2006, conceptnota – augustus 2006, ontwerp – oktober 2006*. Transport Infrastructure & Telematics, Mechelen.
- van der Klaauw, C. (2006, november). Ruimtelijke ordening en economische zaken, *Parkeernormennota 2006* [Elektronische versie]. 15 oktober 2007, beschikbaar op <http://www.groningen.nl/assets/pdf/Nota%20Parkeernormen%20-%20vierkante%20versie.pdf>
- Vlaamse overheid (2007). *Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid Ontwerp* [Elektronische versie]. 15 december 2007, verkregen via begeleider.
- Vlaamse overheid (n.d.). Duurzame Mobiliteit [Elektronische versie]. *Kiezen voor een duurzaam parkeerbeleid*. Departement Mobiliteit en Openbare werken. 6 oktober 2007, beschikbaar op <http://www.duurzamemobiliteit.be/duurzamemobiliteit/parkeerbeleid/128-DSY.html>
- Vlaamse overheid RO (n.d.). Ruimtelijke Ordening, *Decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, artikel 56*. 16 februari 2008, beschikbaar op [http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/Nwetgeving/decreet/ndec2.htm#\[HOOFDSTUK%20III.%20Stedenbouwkundige%20verordeningen\]](http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/Nwetgeving/decreet/ndec2.htm#[HOOFDSTUK%20III.%20Stedenbouwkundige%20verordeningen])
- Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (2007). *Enquête gemeentelijk parkeerbeleid* [Elektronische versie]. 12 februari 2008, verkregen via begeleider.
- Vlaams Parlement (2002, april-mei). *Parkeerverordening, interpellatie vraag nr. 132 van 17 januari 2002* [Elektronische versie]. 21 oktober 2007, beschikbaar op <http://jsp.vlaamsparlement.be/docs/bva/atomisering/ato20012002/nr14/stevaert/132.pdf>
- Voorlichtingsdienst Oostende (2005, 22 december). *De stedelijke verordening op de bouwwerken, 16* [Elektronische versie]. 20 november 2007, beschikbaar op <http://www.oostende.be/ZoekPlus/520/default.aspx?keyword=bouwwerken&type=&target=1;6;8;10;13;15;17;18;20;21;&keywords=0&doc=False&pn=0>
- VVSG vzw (2007, 11 mei). Gedepenaliseerde parkeerovertredingen [Elektronische versie]. *Eerste resultaten enquête gemeentelijk parkeerbeleid*. 18 oktober 2007, beschikbaar op <http://www.vvsg.be/nl/omgeving/mobiliteit/parkeerheffing.shtml#>

modelreglementen

- Willems, J., Comm. V. (2006, juli). Verkeerskundig advies. *Parkeerbehoeftestudie stad Peer, versie 1* [Elektronische versie]. 12 november 2007, persoonlijke communicatie.
- WVI (2004, 17 mei). *Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Informatief gedeelte Knokke-Heist*. 8 februari 2008, beschikbaar op <http://inwoners.knokke-heist.be/files/grs/deel2.html>
- WVI (2005, maart). *Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Oostende – Informatief gedeelte* [Elektronische versie]. 12 februari 2007, beschikbaar op http://blog.oostende.be/media/pdf/brochure-grs.pdf?_vs=0_N
- WVI TRITEL (2002a, oktober). *Mobiliteitsplan Knokke-Heist – Beleidsplan P344* [Elektronische versie]. 22 november 2007, verkregen via collega-student Davy Willaert.
- WVI TRITEL (2002b, december). Stad Oostende. *Mobiliteitsplan Stad Oostende – Beleidsplan P421 Eindrapport* [Elektronische versie]. 22 november 2007, verkregen via collega-student Davy Willaert.
- Zantman, E., & de Hoog, A. (2002). *Decentralisatie parkeerbeleid: Amersfoort anticipeert met nieuwe parkeernorm* [Elektronische versie]. Uit Verkeerskunde, nr. 5, p. 24-29, Nederland.
- ZenriX Solutions (2001-2007). Pleasure & Comfort. *Verkooppunten in Nederland*. 1 april 2008, beschikbaar op http://www.pleasure-comfort.com/winkels/Nederland_met_provincies.gif
- Zottegem (n.d.). Stadsdiensten – Parkeerplaatsen. *Belasting op het ontbreken van parkeerplaatsen* [Elektronische versie]. 27 november 2007, beschikbaar op <http://www.zottegem.be/page.php?linkID=227>