

Samenuizen en parkeren

Nota Samenhuizen vzw 2017 – bijgewerkt 2020

Inleiding

De meeste parkeernormen in Vlaanderen houden (nog) geen rekening met de veranderende samenleving, o.a. met het oog op een meer duurzame mobiliteit en de praktijk van het (auto)delen die aan populariteit wint.

Ook projecten van gemeenschappelijk wonen worden geconfronteerd met ‘gewoontegetrouw’ te hoge parkeernormen, wat vaak indruist tegen de opzet van de projecten. Hoe wordt hiermee omgegaan? Hieronder een overzicht van concrete voorbeelden. We halen ook inspiratie uit het buitenland, zowel van cohousingprojecten en voorbeeldwijken, als o.m. parkeernormen gekoppeld aan locaties of autodelen.

LEESWIJZER: Item 1 tot 6 kan je concreet op weg helpen vanuit de Samenhuizen-praktijk, wat ligt er vandaag aan outcome bij de woongroepen **(graag aanvulling: andere GW-projecten + de aanpak om een bepaald resultaat te halen)**. Item 7 put uit het Inspiratieboek van Autodelen.net. Item 8, inspiratie uit Nederland, geeft enkele richtingen aan hoe om te gaan met parkeernormen bij nieuwbouw of woningopsplitsing (of verdichting op perceelsniveau). Met item 9, inspiratie uit het buitenland, geven we een oplistijng van voorbeelden: we zien een effectieve parkeervoorziening die varieert van 0,1 tot max 0,7 parkeerplaatsen per unit (incl. bezoekersparkeren). Die feitelijke situatie in woonprojecten en/of wijken bewijst dat mits gunstige voorwaarden (bvb. nabijheid openbaar vervoer, dagelijkse voorzieningen) gewoon minder parkeerruimte nodig is. Gemeenschappelijk wonen wordt op Vlaamse bodem inmiddels wel erkend als een “trend” (Transformatie van panden, 2019). Het is de rol van elk GW-project om de lokale besturen te motiveren én sensibiliseren. Daarom: vraag geen uitzondering of afwijking op de regel, maar verzoek om “het recht op een voorbeeldfunctie voor meer kwalitatieve woonruimte”. Laat politiekers en ambtenaren “geloven in de omslag die o.m. woongemeenschappen mee kunnen op gang trekken, als het gaat om ... ruimtelijk rendement, aantrekkelijke woonomgeving, ontharding, meer lokaal groen en speel- en bewegingsruimte”!

1. Algemeen

Uit ‘Gemeenschappelijk wonen - Leidraad goede praktijk’, Departement Omgeving, Vlaanderen, 2018

“De codex voorziet nu ook een vereenvoudigde procedure tot aanpassing van verouderde of te gedetailleerde inrichtingsvoorschriften van BPA’s, APA’s en sommige gemeentelijk RUP’s. Dergelijke voorschriften verhinderen vaak een beter ruimtelijk rendement op het terrein door sterk opgedeelde zonering (gebouwen, tuinen, ...) en gedetailleerde voorschriften over bouwdieptes en volumes. De herziening of opheffing kan **alleen betrekking hebben op inrichtingsvoorschriften** en kan **geen wijziging van de (hoofd)bestemming** van het gebied tot gevolg hebben. De herziening of opheffing kan alleen betrekking hebben op: 1° De perceelsafmetingen; 2° de afmetingen en de inplanting van constructies; 3° de dakvorm en de gebruikte materialen; 4° de maximaal mogelijke vloerterreinindex; 5° het aantal bouwlagen; 6° de voortuinstraken, de tuinzones met inbegrip van tuinconstructies, de binnenplaatsen, de afsluitingen, de buitenaanleg rond gebouwen met inbegrip van verhardingen, de bouwvrije straken en de bufferstraken; 7° het aantal toegelaten woongelegenheden of bedrijfseenheden per kavel; 8° de toegelaten functies in bebouwbare zones of van bebouwde onroerende goederen; 9° **de parkeergelegenheden**. De herziening of opheffing kan niet leiden tot een kleinere oppervlakte aan openbare groen of recreatievoorzieningen. De ruimtelijke kwaliteit is een

belangrijk aandachtspunt. Verdichten bijvoorbeeld is niet overal een goed idee, en het onoordeelkundig opheffen van beperkingen kan vb. leiden tot een ongewenste verhardingsgraad. De vereenvoudigde procedure is ook van toepassing voor de herziening of opheffing van stedenbouwkundige voorschriften van gemeentelijke RUP's, met uitsluiting van voorschriften over de toegelaten functies. Ze kan ook niet worden toegepast voor zogenaamde afwijkende BPA's. De te volgen procedure staat uitgeschreven in de VCRO en het nog goed te keuren uitvoeringsbesluit.”

En verderop:

“Gemeentelijke verordeningen inzake woonkwaliteit kunnen minimale afmetingen opleggen voor individuele woongelegenheden, vaak gebeurt dit vanuit het oogpunt om huisjesmelkerij tegen te gaan. Een gemeenschappelijk woonproject heeft een grotere focus op gemeenschappelijke invulling, waardoor minder ruimte voor de individuele woongelegenheden volstaat. Daardoor kunnen conflicten ontstaan met een meer generieke woningkwaliteitsverordening. **Parkeerverordeningen** kunnen ook remmend werken. Dikwijls is hierin een minimum aantal parkeerplaatsen per woning opgelegd. Projecten van gemeenschappelijk wonen voorzien vaak een beperkt aantal parkeerplaatsen vanuit sociaal en ecologisch oogpunt, terwijl een parkeerverordening per individuele woning een substantieel hoger aantal verplicht maakt.”

In de Commissie Omgeving kwam er een vraag (jan20)¹ om uitleg over **de minimale of maximale parkeernormen in steden en gemeenten** t.b.v. nieuwe bouwprojecten. Koen Vandenheuvel ziet graag een kader op Vlaams niveau en refereerde naar NAV² die samen met UA-antwerpen een slimme parkeernorm heeft ontwikkeld in een WhitePaper. De Minister reageerde dat dit een zaak is van de lokale besturen (eventueel in de schoot van VVSG). En in de regel klopt dit want in het kerntakendebat is het parkeerbeleid als een kerntaak van de gemeenten omschreven.

2. Verordening met een parkeernorm specifiek voor cohousing

De stedenbouwkundige verordening van **Mechelen** (2015) heeft volgende definitie voor cohousing (samenhuizen) opgenomen:

“een vorm van gemeenschappelijk wonen waarbij verschillende mensen een eigen privéwoning hebben, en dus hun privacy behouden. Tegelijk zijn er ook gemeenschappelijke ruimten waar bewoners een aantal dingen samen doen.” De projecten moeten bovendien cumulatief voldoen aan vier kenmerken: participatief proces, intentionele gemeenschap, uitgebreide gemeenschappelijke voorzieningen en beheer door de bewoners.³

Art. 46 - §3: “Cohousingprojecten dienen wat betreft het parkeren niet te voldoen aan de normen die in het hoofdstuk rond parkeren bepaald zijn. Bij cohousingprojecten worden project per project afhankelijk van het programma en de doelgroep voorwaarden naar parkeren toe geformuleerd.”

Artikel 60 - §1.1 omtrent parkeernormen voor een/meergezinswoningen “Voorgaande normen zijn niet van toepassing op cohousing. De beschrijvende nota bij de aanvraag dient een motivering te bevatten betreffende het voorgestelde aantal parkeerplaatsen.”

¹ Vraag om uitleg over **de minimale of maximale parkeernormen in steden en gemeenten** van Koen Van den Heuvel aan minister Zuhal Demir. Voorzitter Bruno Tobback dinsdag 14 januari 2020, 13.56u Lees: [539 \(2019-2020\)](#)

² [Kati Lamens van NAV](#) (28nov19) en het [NAV-bericht \(4dec19\)](#) inzake de ‘slimme parkeernorm’ aldus Jeroen Van Neck (Master Real Estate Antwerp Management School). [Download White Paper](#) (sept2018) [Link pdf](#)

³ Specifieke regels: Art.46 §1: Cohousingprojecten dienen niet te beantwoorden aan de artikels over woonkwaliteit of opdelen van woningen. De woonkwaliteit zal beoordeeld worden op het gehele gebouw, niet op de units afzonderlijk. Art.46 §2: Cohousingprojecten hebben per unit recht op een domiciliënummer.

Cohousing Gummarushof /Mechelen bestaat uit ca 24 gezinnen met niet meer dan 7 parkeerplaatsen. Zij hebben dit moeten motiveren bij de Stad. Voor het **project Swung** op de KOMET-site zijn (nog) geen gegevens gekend.

Praktijk⁴

Diverse initiatiefgroepen gaven aan dat zij met de gemeentelijke diensten overleg pleegden omtrent de geldende parkeernormen en de ervaringen hieromtrent waren zeer uiteenlopend. Indien de gemeente aandringt op het strikt naleven van de parkeernorm, worden de initiatiefnemers soms tot onrealistische maatregelen gedwongen. Bepaalde projecten voldeden aan de normen op plan, maar in werkelijkheid werd een deel van de parkeerplaatsen niet gerealiseerd en werd de ruimte anders aangewend. Een andere initiatiefnemer gaf aan dat omwille van de te rigide parkeereisen gekozen werd voor het eenmalig betalen van een boete, waardoor het opgelegde aantal parkeerplaatsen eveneens niet werden verwezenlijkt. Nog een andere projectleider verduidelijkte dat afwijkingen op de parkeernorm werden toegestaan omwille van de specificiteit van het woningdeelproject. In andere gevallen worden er onder de bewoners en/of met de buurt afspraken gemaakt voor gelegenheden (familie-of buurtfeesten, ...) waar veel bezoekers worden verwacht.

Ten slotte is het belangrijk op te merken dat parkeernormen specifiek voor GW-projecten een barrière kunnen vormen daar deze normen worden berekend op o.a. het aantal woontiteiten binnen het project. Vaak dienen de initiatiefnemers de gemeentelijke instanties bijgevolg (al dan niet meermaals) duidelijk te maken wat de finaliteit is van het project en aan te geven dat bijvoorbeeld aan autodelen zal worden gedaan of dat er eerder fietsenstallingen nodig zijn, om een begripvolle houding te verkrijgen

3. Specifieke norm bij projectoproep: een lokale woonactor biedt, onder voorwaarden, een site aan voor gemeenschappelijk wonen

– Voorbeeld **Kop van Prado / Kortrijk**

Uit het verkoopdossier van het stadsontwikkelingsbedrijf SOK:

Stedenbouwkundige randvoorwaarden mbt auto- en fietsstaanplaatsen

- Parkeervoorzieningen (volgens de norm voor assistentiewoningen): maximaal één autostaanplaats per 3 wooneenheden + minimum 10% staanplaats voor autodelen
- Fietsstaanplaatsen: 3 fietsstaanplaatsen per woongelegenheid

Met bijkomende opmerking om voldoende fietsstaanplaatsen te voorzien in afwijking op de parkeerplaatsen.

– Voorbeeld Bethunestraat **Cohousing Jean / Gent**

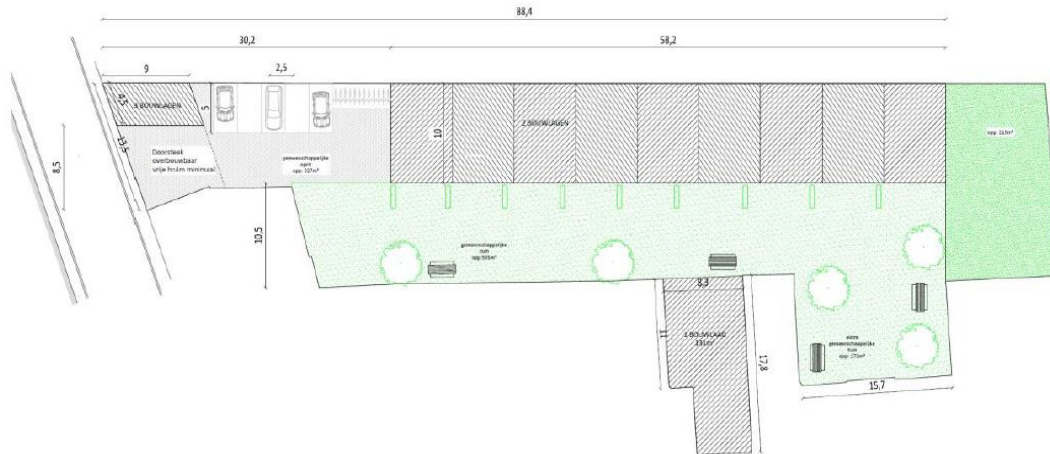
Uit het verkoopdossier van het stadsontwikkelingsbedrijf sogent (aug 2014, blz 19):

De Stad Gent en het mobiliteitsbedrijf Stad Gent hebben een nieuw parkeerplan voor de stad opgemaakt (2014), dat vanaf 2015 in werking treedt. In dit parkeerplan zijn alle bepalingen betreffende het parkeerbeleid uitgeklaard en opgenomen.

*Voor cohousingsprojecten zou een voorafgaande nota in het najaar [2014] gepubliceerd worden. Deze nota is momenteel **in opmaak**. Om geïnteresseerde kopers al een duidelijk beeld te geven van het project en de verwachte parkeerbalans worden hieronder al enkele principes aangehaald die vermoedelijk in de nota zullen verwerkt worden. Deze gegevens zijn echter onder voorbehoud en dienen met de nodige omzichtigheid bekeken te worden. De Stad Gent, het mobiliteitsbedrijf en sogent*

⁴ [Woningdelen en ruimtelijke ordening](#) (2019), Studie in opdracht van Provincie Vlaams-Brabant, 2018.

kunnen dan ook niet aansprakelijk gesteld worden voor de correctheid van deze gegevens. (check!!)



Voor de zone van de Jean Bethunestraat zal vermoedelijk een parkeerbalans gehanteerd worden van 0,6 tot 1. Dit wil zeggen dat voor elke woonunit minimum 0,6 tot 1 parkeerplaats op eigen terrein dient voorzien te worden (voor tien woonunits zijn dit 6 tot 10 parkeerplaatsen). Voor cohousing-projecten zal toegestaan worden dat er minder parkeerplaatsen op eigen terrein worden voorzien indien extra ingezet wordt op autodelen en/of extra fietsenstallingen.

Indien wordt ingezet op autodelen (ofwel het intern delen van enkele wagens, ofwel via cambio) kan de parkeerbalans met 20% verminderd worden. De Stad Gent zal hier echter garanties eisen die in de statuten van de bouwgroep dienen verwerkt te worden. Deze garanties zullen te maken hebben met het al dan niet aanvragen van een bewonerskaart voor parkeren.

Indien de cohousingsgroep ook inzet op extra fietsenstallingen binnen het project (bovenop hetgeen het bouwreglement van de Stad Gent reeds voorziet), kan er eveneens een verlaging van de parkeerbalans verkregen worden met maximaal 10%. Ook hier zullen eisen opgelegd worden naar de grootte van deze fietsenstalling en het aantal fietsenplaatsen die deze zullen voorzien.

De parkeerbalans kan dus maximaal verminderd worden met 30% of tot een parkeerbalans van 0,42. Rekening houdende met bovenstaande richtlijnen van Stad Gent en de brandweer en uitgaande van het maximaal verminderen van de parkeerbalans tot 0,42 is bijgevoegde schematische invulling voor de site mogelijk. Voor 11 woonunits komen we dan tot een minimum van 5 parkeerplaatsen.

- Voorbeeld: **Bijgaardehof/Gent** in aanbouw.

Stedenbouwkundige Randvoorwaarden en richtlijnen inzake parkeren conform het nieuw [parkeerplan van Stad Gent](#): de fabriek ligt in gele zone, toegang over parking in oranje zone, dus de oranje zone geldt en de parkeernorm voor wonen is 0,6 tot 0,8. De verlaging van de parkeernorm is mogelijk indien: • Ingezet wordt op autodelen (-20%) • Ingezet wordt op extra fietsenstallingen (-10%). Dit betekent voor 50 units minimum 21 parkeerplaatsen te voorzien. Indien voor buurtondersteunende functies het dubbel gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is, hoeven er geen extra plaatsen voorzien te worden.

Dit wordt nu een cluster van [3 cohousingprojecten](#) samen met een wijkgezondheidscentrum op de voormalige Malmarsite: Biotope, De Spore en Wijgaard,. Er komen slechts 25 parkeerplaatsen voor 59 woonsten in totaal (of het minimum 0,42 nu als maximum), omdat ze inzetten op én autodelen én extra fietstalling. Ze liggen op loopafstand van Dampoortstation, in een dichte wijk met alle voorzieningen (Dendermondsesteenweg)

- Voorbeeld: **Paterssite/Sint-Niklaas**.

De ambitie is een innovatief en duurzaam inbreidingsproject. Op loopafstand van het station Naast sociaal-culturele functies (met herbestemming van de paterskerk) komt er een woonsite met 32units, waarvan 12 woningen gerealiseerd worden voor sociale huisvesting.

[De oproep \(febr 2020\)](#) voor de realisatie van ca 20 particuliere units volgens coöperatief model stelt 11 randvoorwaarden waaraan het project minimaal moet voldoen o.m..

Het projectvoorstel moet inzetten op alternatieve mobiliteit door het voorzien van een gemeenschappelijke fietsenberging en het bijdragen in de aanleg van autodeelplaatsen. Gelet op de centrale ligging van de Paterssite nabij het centrum van Sint-Niklaas en met het station op wandelafstand, wordt er ingezet op alternatieve mobiliteit. Zo kan particulier autobezit overbodig gemaakt worden. Concreet dient er een afgesloten gemeenschappelijke fietsenberging gerealiseerd te worden in het noord-zuidgebouw met plaats voor minstens zo veel fietsen als het mogelijke aantal bewoners en extra plaats voor bakfietsen. In navolging van de ambitieuze duurzaamheidsdoelstellingen van het project worden er op de site autodeelplaatsen gerealiseerd, waarvoor elke partner een aandeel dient bij te dragen. Indien er door de kandidaat voor de ontwikkeling van het N-Z-gebouw toch gekozen wordt voor private parkeerplaatsen, geldt er een absoluut verbod op bovengronds privaat parkeren en moet er minstens 1 parkeerplaats per wooneenheid gerealiseerd worden.

4. Omgang met parkeernormen vanuit particuliere projecten

Project **De Schilders te Gent** op 10min loopafstand van station Gent-Dampoort botste met de lokale normen ivm parkeren, met name 1 parkeerplaats per woonunit. Zij onderhandelden en kregen **de nul-parkeernorm** = geen (ondergrondse) parkeerplaats onder andere door te werken met deelauto's.

[Bron Autodelen.net: 30⁵] Er werd overeengekomen dat het project geen (ondergrondse) parkeerplaatsen diende te voorzien, op voorwaarde dat er een duidelijk engagement is van de bewoners van het project om geen eigen wagens aan te kopen en te stallen in de buurt. Daarom werkte het cohousingproject een clause uit voor de verkoopakte waarbij de bewoners onderschrijven geen nieuwe privéwagens aan te kopen. Bovendien werd een samenwerking aangegaan met particuliere autodeel organisatie Dégage! vzw. De bewoners van het project kunnen voor hun autoverplaatsingen beroep doen op de particuliere wagens die via de autodeel-organisatie gedeeld worden. Daarnaast delen de bewoners momenteel ook een bakfiets onder elkaar en met de buurt. In de bouwvergunning staat (bron: Inspiratieboek Autodelen.net):

'Tijdens de voorbesprekingen met het Kabinet van de Schepen van Mobiliteit is afgesproken dat in het kader van duurzame mobiliteit, het project slechts een zeer beperkt aantal parkeerplaatsen op eigen terrein zou voorzien. Het inschrijven van deelauto's, voorzien van ruim bemeten fietsenbergingen en het afstand doen van parkeerkaarten (bewonerskaarten) zijn hierbij essentieel. Bovendien zijn bijkomende argumenten de ligging nabij het stadscentrum en de goede ligging ten opzichte van het openbaar vervoer (nabij buslijn en station Dampoort) en voorzieningen. De vergunning wordt afgegeven onder volgende voorwaarden: Slechts één parkeerplaats moet worden voorzien. Dit moet

⁵ [Inspiratieboek](#) 'Autodelen structureel integreren in woningbouwprojecten' 29/08/2019 [Raadpleging 15/05/2020]

ook zo in de basisbeginselen van het project aangepast worden. Er worden geen bewonerskaarten uitgereikt voor dit project.’

De Schilders werken met een parkeerplaats voor een deelauto. Ze gingen creatief aan de slag met de laatste overblijvende plaats die moest voorzien worden, het is namelijk een multifunctionele ruimte, toegankelijk vanop de straat met grote deuren (en vanuit de tuin aan de achterkant), in het verlengde van hun gemeenschappelijke leefruimte (met binnendeur ertussen). Het zal gebruikt worden als fietsenstalling, atelier,... variërend, er kan gemakkelijk iets georganiseerd worden ook voor de buurt.

In de Gentse parkeerrichtlijnen⁶ worden geen uitzonderingen gemaakt voor gemeenschappelijk wonen, echter wel indien extra maatregelen het autogebruik kunnen minderen. Algemeen geldt de norm van minimum én maximum aantal parkeerplaatsen afhankelijk van de zone waar de projectsite is gelegen: grootte-orde maximum 0,6 in de binnenstad, tussen 0,6 en 0,8 (oranje/gele zone), 0,6-1 (groene zone) en 0,8-2 in de rand (witte zone). Zie tabel, hierna.

Uitzonderingen op de minimum-regel (!) kunnen toegestaan worden door:

- extra fietsparkeerplaatsen te voorzien
- parkeerplaatsen te voorzien voor autodelen
- parkeeroplossing te bewijzen op loopafstand
- het afkopen van de parkeereis als ‘laatste oplossing’(max. 20% reductie); 1 deelauto vervangt maximum 4 autoparkeerplaatsen.

	FUNCTIE	normslag	rode zone	oranje zone	gele zone	groene zone	witte zone	Aandeel bezoekers in totaal
wonen	sociale huurwoning	wooneenheid	max. 0,4	0,4 - 0,6	0,4 - 0,6	0,4 - 0,6	min. 0,4	excl. bezoekers
	studentenwoningen	wooneenheid	0	0	0	0	0	excl. bezoekers
	serviceflats/assistentiewoningen	wooneenheid	max. 0,4	0,2 - 0,6	0,2 - 0,6	0,2 - 0,6	min. 0,4	0,15 per woning
	woning / studio's	wooneenheid	max. 0,6	0,6 - 0,8	0,6 - 0,8	0,6 - 1	0,8 - 2	excl. bezoekers
	bezoekers	wooneenheid	0	0	0	min. 0,1	0,2 - 0,5	

Gent, 2018

Bij **De Okelaar in Wolvertem** met 23 units en 27 domicilieadressen (kamerwonen) werden 41 parkeerplaatsen opgelegd (1,5 per unit). Ze zijn allemaal planmatig ingetekend met o.m. ook een auto-lift en 5 plaatsen op het terrein van een buur, maar slechts 15 parkeerplaatsen zijn de facto gerealiseerd. Het aantonen van mogelijke parkeeroplossingen was belangrijker dan ze effectief realiseren. Het project telt heden slechts 16 auto's waarvan er 11 gedeeld gebruikt worden tegen vergoeding van 0,20€/km.

De groep Ekelen / Herentals heeft de woongemeenschappen uit het Samenhuizen-netwerk bevraagd omtrent hun mobiliteit en mobiliteitsgedrag (vragenlijst bij Samenhuizen beschikbaar). Die enquête gebeurt op eigen initiatief omdat Stad Herentals (nog) niet overtuigd is van het lage autogebruik bij cohousing. Mei 2020 komt deze studie op het CBS. [\(later onderzoek en besluit aanvullen\)](#)

6 Bronnen: [Parkeerplan 2020 Gent. Strategisch Beleidsplan \(1/7/2014\)](#). [Evaluatie](#) maart 2018. [Parkeerplan Gent 2020. Nota Parkeerrichtlijnen Fiets en Auto](#) GR 18 maart 2018. [Brochure Parkeerrichtlijnen](#), 2019. [Richtlijnen Fietsenparkings](#), 2020. [raadpleging 15/05/2020]

5. Parkeerbeleid en Autodelen

Om het autodelen te bevorderen⁷ kan de gemeente beslissen om de wagens van de autodeelaanbieder gratis te laten parkeren op het ganse grondgebied van de gemeente, al dan niet met een parkeerkaart die hoort bij het voertuig. Diezelfde gunstmaatregel kan ook toegekend worden aan particuliere autodelers via een parkeerkaart. Als je rekent dat één deelauto 4 tot 8 particuliere wagens vervangt, zijn er minder parkeerplaatsen in woonwijken nodig. Gekoppeld aan het autodelen kan dus de maximum parkeernorm dalen en zal er ook minder verharding nodig zijn.

Gemeenten kunnen zelf lokale parkeernormen opstellen en vastleggen wat het gewenste parkeeraanbod is voor bijvoorbeeld nieuwe bouwprojecten:

- * Is de gemeente of een publieke actor verantwoordelijk voor het project, dan moeten ze zelf (minder) publieke parkeerplaatsen voorzien.
- * Zijn private investeerders verantwoordelijk, dan kan de gemeente hen stimuleren om autodeelplaatsen aan te leggen en samen te werken met bijvoorbeeld autodeelaanbieders. In ruil hiervoor krijgen zij een lagere parkeernorm opgelegd (= minder parkeerplaatsen) wat voor hen een kostenbesparing betekent.

Een stap verder is **het concept Garage SWAP** bij groepsbouw: de kosten voor enkele (dure) ondergrondse parkeerplaatsen worden geruild voor een aanbod van deelauto(s), deelfietsen, stimuli en begeleiding die de modal shift bevorderen. Ondergrondse parkeerplaatsen worden dus (deels) ingewisseld of geswapt voor duurzame oplossingen in de buurt op vlak van mobiliteit en energie. Uit de praktijk⁸ blijkt dat projectontwikkelaars wel interesse toonden in deze formule, echter de realisatie bleef uit omwille van het financieel plaatje (niet voorzien in hun businessplan?). In twee projecten van sociale woningbouw zou men de SWAP-formule toepassen, echter de gemeente ging niet akkoord met minder parkeerplaatsen. Elders is niet zozeer het financiële een drempel, dan wel het juridisch vacuum rond de overdracht van de parkeerplaatsen na verkoop van de woning. Een tussenoplossing hiervoor is het autodelen inbrengen in een cvba die dan haar aandeelhouders bedient.

Voorbeeld: **Ducoop cvba** in de **Nieuwe Dokken – Gent (Dampoort)** plaatst elektrische laadpalen, beschikt over acht deelauto's; ze levert ook warmte aan de bewoners, zuivert afvalwater tot proceswater voor een nabijgelegen bedrijf en het huishoudelijk afval wordt omgezet in biogas. In dit project komen 400 woonunits met 280 parkeerplaatsen (norm 0,7!) waarvan 200 gedeelde staanplaatsen. **Cohousing Dubbeltuip** voorziet in 16 units (4%) met een gedeelde leefruimte van 160m², de collectieve binnentuin en een dakterras van 400m².

6. Huisdelen en autodelen

Leuvenaars die een huis delen en kiezen voor autodelen krijgen echter géén parkeerkaart die andere autodelers wel krijgen. Een autodeelgroep krijgt pas een parkeerkaart als ze minstens 4 autodelers telt die op 4 'verschillende' adressen zijn gedomicilieerd. Deze oneerlijke behandeling zou moeten weggewerkt worden.

⁷ [Inspiratieboek](#) 'Autodelen structureel integreren in woningbouwprojecten' 29/08/2019 [Raadpleging 15/05/2020]

⁸ [Meeting Autodelen.net \(18/06/20\)](#): Meer info zal volgen.

Beslissing Gemeenteraad Leuven 19dec17

Art. 5 De digitale gemeentelijke bewonerskaart wordt afgeleverd door het gemeentebestuur [GB] indien [o.m.] aan volgende voorwaarden wordt voldaan:

- de aanvrager is in het bevolkingsregister van de stad Leuven ingeschreven op het adres waarvoor de digitale gemeentelijke bewonerskaart aangevraagd wordt; .. ingeschreven op een adres waar het beperkt parkeren (blauwe zone of betalende zone) van toepassing is;

- er kunnen maximaal 2 digitale gemeentelijke bewonerskaarten per wooneenheid afgeleverd worden. Indien er meerdere gezinnen in één wooneenheid wonen, wordt een digitale gemeentelijke bewonerskaart slechts afgeleverd bij een officiële vergunde opdeling of bij volgende vormen van samenwonen: zorgwonen, alleenstaanden op 1 adres (beschut wonen), gemeenschappen (kloosters, rustoorden en kazernes);

Art. 8 Een autodeelgroep waarvan de nummerplaathouder van de autodeelwagen **in de betalende of blauwe zone woont**, kan aanspraak maken op een gratis digitale gemeentelijke parkeerkaart voor particulier autodelen zonder beperking van zone(s) ... [Men moet voldoen] aan volgende voorwaarden:

- de autodeelgroep moet uit minstens 4 leden per nummerplaat van de autodeelwagen bestaan, waarvan meer dan de helft in Leuven gedomicilieerd is;

- personen die onder eenzelfde domicilie-adres lid zijn van een(zelfde) autodeelgroep, worden slechts als 1 lid geteld naar toekenning van de digitale gemeentelijke parkeerkaart toe;

Art. 9 Een autodeelgroep waarvan de nummerplaathouder van de autodeelwagen **niet in de betalende of blauwe zone woont**, kan aanspraak maken op de aankoop van een digitale gemeentelijke parkeerkaart met beperking van zone(s) voor particulier autodelen indien [o.m.] aan volgende voorwaarden wordt voldaan:

- de autodeelgroep bestaat uit tenminste 3 leden;

- de autodeelgroep bestaat enkel uit leden met hun domicilie-adres in Leuven;

- personen die onder eenzelfde domicilie-adres lid zijn van een(zelfde) autodeelgroep, worden slechts als 1 lid geteld naar toekenning van de digitale gemeentelijke parkeerkaart toe;...

Tips om de modal shift te bevorderen

De locatie van een project in de nabijheid van (dagelijkse) voorzieningen en een frequente bediening van openbaar vervoer (bewonersdichtheid levert voldoende kritische massa voor efficiënt OV) kan bvb. ook buiten een stadskern de nood van het autogebruik verminderen. Ook de korte afstand door (slimme) short cuts doorheen de wijk en bouwblokken helpt.

De (beveiligde) fietsstalling komt zo dicht mogelijk bij de directe toegang tot de woningen zodat bewoners vlotter de fiets gaan gebruiken. En gebundeld autoparkeren nabij de openbare weg zal dan weer minder verharding op eigen terrein vragen.

Flankerend beleid door afspraken vast te leggen in een contractuele verbintenis (koopakte, huurovereenkomst, ...), bij voorkeur gekoppeld aan (start)voordelen op openbaar vervoer of autodelen, biedt enige waarborg op langdurig naleven van milieuvriendelijk mobiliteitsgedrag.

Lees ook: 'Wat met de auto en de fiets' in [Woningdelen en ruimtelijke ordening](#) (VI-Brabant, 2018: 83-86)

Extra INFO

Update vanuit Green Deal Gedeelde Automobilititeit *Inspiratieboek Autodelen bij Nieuwbouwlcaties* <https://www.autodelen.net/download-inspiratieboek/>

Review webinar(s) + presentatie(s) [18juni20](#) en [15sept20](#) met Minister Bart Somers als ambassadeur. Mobiliteitsnorm van Fietsberaad (Dirk Lauwers): <https://fietsberaad.be/documenten/cahier-nr-5-parkeer-en-stallingsnormen/>

7. VOORBEELDEN uit Inspiratieboek Autodelen.net

Niefhout, Turnhout

Niefhout is een nieuwe woonwijk van een 300-tal woningen nabij het station van Turnhout. In de vergunningsfase van het project werd een contractuele mogelijkheid voorzien om de opgelegde parkeernorm te verlagen, indien een standplaats met een deelauto wordt voorzien. De ontwikkelaar (ION) heeft die keuze ook gemaakt. Bij één van de woonblokken (met 50 units) kon de ontwikkelaar 12 ondergrondse parkeerplaatsen minder bouwen, in ruil voor een standplaats autodelen. Het gaat om een open standplaats: zowel de nieuwe bewoners als de bewoners van de omliggende wijken kunnen er gebruik van maken. In het contract is voorzien dat de standplaats gedurende minstens acht jaar uitgebaat moet worden. De projectontwikkelaar voorziet hiervoor een budget van €60.000. Het contract dat hieromtrent werd afgesloten met de autodeelaanbieder (Cambio) fungeerde als bewijs van de structurele integratie van autodelen in het woonproject. De projectontwikkelaar voert mee communicatie voor het autodeelproject. De stad nam onderstaande voorwaarden op in de verkavelingsvoorschriften: Per gemeenschappelijke privé-eigendom waarin parkeervoorzieningen vervat zitten, kan de parkeerratio van het minimaal te voorziene aantal autostalplaatsen voor meergezinswoningen dalen. Hiervoor dient aan de volgende voorwaarden te worden voldaan:

1. Er dient een autostalplaats te worden ingericht, die uitsluitend gebruikt mag worden door een voertuig bestemd voor autodelen.
2. Er dient een budget te worden voorzien, dat vastgezet wordt op een rekening, en dat enkel vrijgegeven kan worden ten bate van een project voor autodelen, waar een autodeelorganisatie contractueel bij betrokken is.
3. Norm voor daling parkeerratio en te voorziene budget:
 - a. Indien de voorziene autostalplaats voor autodelen ondergronds gelegen is (*1) en/of niet publiekelijk toegankelijk is (en daardoor enkel gebruikt kan worden door een "private" autodeelgroep), kan de parkeerratio dalen naar 0,7 autostalplaatsen/meergezinswoning. Er kunnen maximaal 6 autostalplaatsen verdwijnen. Het te voorziene budget bedraagt minimaal €30.000.
 - b. Indien de voorziene autostalplaats voor autodelen niet ondergronds gelegen is én publiekelijk toegankelijk is (en daardoor ook gebruikt kan worden door een autodeelbedrijf met "publieke" werking (*2)), kan de parkeerratio dalen naar 0,7 autostalplaatsen/meergezinswoning. Er kunnen maximaal 12 autostalplaatsen verdwijnen. Het te voorziene budget bedraagt minimaal €60.000.

(*1) Ondergronds geeft problemen qua gsm-bereik, toegankelijkheid, vindbaarheid en ontbreken van wervingskracht door visuele afwezigheid, en is daardoor quasi ongeschikt voor een publieke werking.

(*2) Dit autodeelbedrijf met "publieke" werking dient minimaal ondersteuning te bieden qua reservatiesysteem dat online 24/24uur, 7/7dagen werkt en er dient een aangepaste verzekering afgesloten te zijn.

Kerngegevens

- Locatie: Turnhout (nabij station)
- aantal wooneenheden: 50
- betrokken partijen: ION (projectontwikkelaar), Cambio (autodeelaanbieder)
- initiële parkeernorm: 0,9
- parkeernorm bij autodelen: 0,7
- aantal vermeden ondergrondse parkeerplaatsen: 12
- meer info: <https://niefhout.be>

Vier Fonteinen Vilvoorde

Buurtontwikkelaar Matexi zet samen met de Stad Vilvoorde in op een grootschalig nieuw stadsdeel genaamd "4 Fonteinen". Tegen 2038 worden in totaal 1.200 woonunits gerealiseerd gelegen in een autoluwe, duurzame wijk met een verlaagd parkeeraanbod. Op dit moment is fase 1 (van de 3) afgerond.

In overleg met de stad is een inrichtingsplan voor de gehele site opgemaakt volgens de Vlaamse Duurzaamheidsmeter (zie boven, punt 4.1.1). De ambitie volgens dit instrument is om tegen 2038 de parkeernorm voor nieuwe woningen te laten dalen naar 0,3. De parkeernorm voor de hele ontwikkelde site zou dan 0,8 bedragen (want in de eerste fases voorziet men nog een hogere parkeernorm).

In de eerste fase (138 units) werd nog een parkeernorm van 1,4 gehanteerd (1,2 voor inwoners, 0,2 voor bezoekers - allemaal ondergronds). In overleg met de stad besloot Matexi een (bovengonds) mobipunt te voorzien met twee elektrische deelwagens (Zen Car) en vijf deelfietsen (Mobit), gelegen aan een bushalte. Dit mobipunt werkt als proefopstelling en is de eerste stap naar een stadsdeel dat ook op vlak van mobiliteit duurzaam kan genoemd worden. Met de lessons learned van dit eerste mobipunt, zal Matexi standaard deelmobiliteit voorzien in de bestaande en toekomstige fases.

Voor het huidige mobipunt sloot Matexi een overeenkomst met zowel Zen Car als Mobit. Aan Zen Car wordt een afnamegarantie betaald, die wordt vergeleken met het gebruik/de opbrengsten van de wagens. Concreet betekent dit dat hoe meer de deelwagens gebruikt worden, hoe kleiner de afnamegarantie wordt. Matexi heeft de ambitie om, éénmaal de wagens voldoende gebruikt worden, het contract over te dragen naar de Vereniging van Mede-Eigenaars (VME) per gebouw. Met de stad wordt momenteel gekeken om een privaatrechtelijke samenwerkingsovereenkomst op te stellen die het stelselmatig laten dalen van de parkeernorm juridisch verankerd. Stad Vilvoorde voorziet immers momenteel nog geen afwijkingmogelijkheden voor deelmobiliteit in de stedenbouwkundige verordening.

Kerngegevens

- Locatie: Vilvoorde
- aantal wooneenheden: 1.200
- betrokken partijen: Matexi (projectontwikkelaar), Zen Car (autodeelaanbieder) en Mobit (deelfietsaanbieder)
- initiële parkeernorm: 1,4
- parkeernorm bij autodelen: 1,4 (zal naar einde van project verlagen naar 0,8 voor ganse project)
- aantal vermeden ondergrondse parkeerplaatsen: momenteel nog geen, vanaf fase 3 van toepassing
- meer info: www.4fonteinen.be

Cohousing De Schilders, Gent

Het project 'De Schilders' in Gent is een voorbeeld van het integreren van autodelen in een woningbouwproject waarbij het initiatief bij de toekomstige bewonersgroep lag. Dit cohousingproject werd gestart in 2013. Voor dit nieuw ecologisch en sociaal woonproject van 8 wooneenheden in Sint-Amandsberg wou de cohousinggroep afwijken van de geldende parkeernorm (1 parkeerplaats per woonunit). Omdat het project zich vlakbij het station van Gent-Dampoort bevindt en een meerderheid van de verplaatsingen van op die locatie met de fiets kunnen gebeuren, argumenteerde de bewonersgroep dat zij voor deze site geen nieuwe parkeerplaatsen nodig hebben en beroep zullen

doen op deelwagens wanneer nodig.

Het stadsbestuur had oor voor deze redenering en besloot een uitzondering te voorzien voor dit project. Er werd overeengekomen dat het project geen (ondergrondse) parkeerplaatsen diende te voorzien, op voorwaarde dat er een duidelijk engagement is van de bewoners van het project om geen eigen wagens aan te kopen en te stallen in de buurt. Daarom werkte het cohousingproject een clausule uit voor de verkoopakte waarbij de bewoners onderschrijven geen nieuwe privéwagens aan te kopen. Bovendien werd een samenwerking aangegaan met particuliere autodeel- 31 organisatie Dégage! vzw. De bewoners van het project kunnen voor hun autoverplaatsingen beroep doen op de particuliere wagens die via de autodeelorganisatie gedeeld worden. Daarnaast delen de bewoners momenteel ook een bakfiets onder elkaar en met de buurt.

De bouwvergunning vermeldt:

“Tijdens de voorbesprekingen met het Kabinet van de Schepen van Mobiliteit is afgesproken dat in het kader van duurzame mobiliteit, het project slechts een zeer beperkt aantal parkeerplaatsen op eigen terrein zou voorzien. Het inschrijven van deelauto’s, voorzien van ruim bemeten fietsenbergingen en het afstand doen van parkeerkaarten (bewonerskaarten) zijn hierbij essentieel. Bovendien zijn bijkomende argumenten de ligging nabij het stadscentrum en de goede ligging ten opzichte van het openbaar vervoer (nabij buslijn en station Dampoort) en voorzieningen. De vergunning wordt afgegeven onder volgende voorwaarden: Slechts één parkeerplaats moet worden voorzien. Dit moet ook zo in de basisbeginselen van het project aangepast worden. Er worden geen bewonerskaarten uitgereikt voor dit project.”

Leuk detail: die ene ingerichte parkeerplaats wordt gebruikt voor het stallen van de fietsen van de bewoners. Bovendien bezitten de bewoners geen individueel gebruikte privéwagens.

Kerngegevens

- locatie: Sint-Amandsberg Gent (nabij station Gent-Dampoort)
- aantal wooneenheden: 8
- betrokken partijen: Cohousinggroep De Schilders en Dégage! (autodeelaanbieder)
- initiële parkeernorm: 1,0
- parkeernorm bij autodelen: 0
- aantal vermeden ondergrondse parkeerplaatsen: 8
- meer info: <https://www.facebook.com/CohousingDeSchilders>

8. INSPIRATIE uit Nederland

Amsterdam: Bestuurlijke keuzes inzake parkeernormen bij nieuwbouwlocaties (2017)

1. Het college kiest ervoor om bij nieuwbouw geen parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers te verlenen. Zij krijgen geen parkeervergunning meer voor parkeren op straat, ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein. Hierdoor zijn er minder parkeerplaatsen op straat nodig.
2. Het college kiest voor parkeernormen die aansluiten bij het autobezit. Met normen die aansluiten bij het feitelijke autobezit zorgen we ervoor dat er voldoende parkeerplaatsen bij nieuwbouw worden gerealiseerd in die gebieden waar de grootste woningbouwopgave is. Hiermee voorkomen we dat er parkeerproblemen op straat ontstaan.
3. Het college kiest ervoor om bij sociale- en middeldure huurwoningen geen minimumnorm te stellen. Door geen minimum parkeernorm te stellen hebben woningcorporaties en andere ontwikkelaars van sociale en middeldure huurwoningen de keuze of zij parkeerplaatsen op eigen terrein maken of niet. Ook voor de nieuwbouw van sociale en middeldure huur geldt uitsluiting van parkeervergunningen.
4. Het college kiest voor een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning. Door het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein per woning te maximeren houden wij de stad ook in de toekomst bereikbaar.

De nieuwe parkeernormen (juni2017) geven ontwikkelaars meer vrijheid bij het bepalen hoeveel parkeergelegenheid zij in hun woningbouwproject willen realiseren. De stad is onderverdeeld in drie gebiedstypen, A-, B- en C-locaties, met elk een eigen set parkeernormen voor *het bewonersparkeren* bij verschillende woningtypen. De minimumnorm wordt op eigen terrein gerealiseerd. De parkeernorm voor *bezoekersparkeren* is gelijk bij alle woningtypen, markt, middenhuur en sociaal, en is 0,1 per woning.

Aantal geëiste en maximaal toegestane parkeerplaatsen per woning	A-locaties		B-locaties		C-locaties	
	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm
Vrije sector						
-Woningen tot 30 m ² bvo	geen	1	0,1 ^a	1		
-Woningen tussen 30 m ² en 60 m ² bvo	geen	1	0,3	1	maatwerk	maatwerk
-Woningen boven de 60 m ² bvo	geen	1	0,6	1		
Sociale- en middeldure huur						
	geen	1	geen	1	maatwerk	maatwerk

Voor het toetsen van nieuwbouwplannen moet er een vertaling gemaakt worden van huishoudgrootte naar woninggrootte. Volgende categorieën worden gehanteerd:

- Woningen tot 30 m² bvo. Minimumparkeernorm 0,1 parkeerplaats per woning. Dit sluit aan bij de oude parkeernorm voor studentenwoningen. Naast studentenwoningen kan het hier ook gaan om tijdelijke woningen en/of woningen voor jongeren.
- Woningen tussen de 30 m² en 60 m² bvo. Minimumparkeernorm 0,3 parkeerplaats per

woning. Dit sluit aan bij het gemiddeld autobezit voor eenpersoonshuishoudens.

- Woningen boven de 60 m² bvo. Minimumparkeernorm 0,6 parkeerplaats per woning. Dit sluit aan bij het gemiddeld autobezit voor meerpersoonshuishoudens.

Afwijken van parkeernormen (p 30) 1 Fysieke gronden 2 Niet fysieke gronden 3 Afwijken bij kleine projecten 4 Afwijken van maximumnorm 5 Parkeerbalansen 6 Compensatie 7 Parkeervergunningverlening.

CROW.nl (2017): Parkeerregulering voor autodelen

Bij nieuwbouwprojecten is het mogelijk minder parkeerplaatsen aan te leggen dan op basis van de lokale parkeernorm vereist is, wanneer bewoners gaan autodelen. Diverse projecten rond duurzaam wonen spelen hierop in. Een helder beleidskader is nodig, waaruit duidelijk wordt wanneer en hoe er afgeweken kan worden van de parkeernormen.

- De gemeente Wageningen heeft in haar Nota Parkeernormen hiervoor een bepaling opgenomen. Bij woningbouwprojecten waarbij een deelauto structureel deel uitmaakt van het woonaanbod zijn per deelauto vier parkeerplaatsen minder nodig. Het aantal benodigde parkeerplaatsen mag niet lager uitkomen dan de helft van het reguliere aantal. Ook Utrecht heeft zo'n bepaling.
- In de Zwolse Trapjeswijk zijn minder parkeerplekken aangelegd. Bewoners komen eerder in aanmerking voor een parkeerplaats als ze hun auto delen met de burens. Als deze regeling niet aanslaat, zal een groenstrook opgeofferd moeten worden voor parkeren.
- In een ander Zwols woningbouwproject zijn geen parkeerplaatsen aangelegd en komen de bewoners ook niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Met dat laatste wordt voorkomen dat bewoners elders parkeren en dat daar de parkeerdruk toeneemt.
- Het jongerencomplex STACK in Haarlem biedt deelauto's aan. Autodelers hoeven geen parkeerplaats te huren van de VVE, wat de aanschafprijs van de woning verlaagt.
- Bij het Timmerhuis in Rotterdam is het eveneens niet verplicht een parkeerplaats te kopen bij de koop van een appartement. Het risico van onverkochte plekken ligt bij de projectontwikkelaar.
- Bij de herontwikkeling van Strijp S is een organisatie opgericht die parkeerplekken en fietsenstallingen exploiteert, maar die ook dienstverlening aanbiedt zoals deelauto's en deelfietsen, huurauto's en het opladen van elektrische voertuigen. Deze samenhangende aanpak leidt tot een lagere behoefte aan parkeerplaatsen en een aantrekkelijk stedelijk gebied.
- Bij studentencomplex Johanna in Utrecht zijn alleen parkeerplaatsen voor deelauto's.

Wanneer het aantal deelauto's toeneemt, valt er wat voor te zeggen om het aantal parkeerplaatsen te verminderen. In de Duitse stad Bremen is dit de inzet van het autodeelbeleid. Gemeenten zouden kunnen kiezen voor het geleidelijk weghalen of duurder maken van parkeerplaatsen. Ze zouden ook samen met bewoners – in buurt of straatverband – kunnen bepalen wat gedaan kan worden met de vrijgekomen openbare ruimte.

Case Houten: Beperking van parkeeroverlast i.k.v. woningopsplitsing (2019).

Houten is de fietsstad bij uitstek, zelfs 'het' Europese voorbeeld van een stadsuitbreiding waar de fietser koning is. Al twee maal is ze uitgeroepen tot de fietsstad van Nederland (2008 & 2018). Daarom is de gemeen bezorgd over de woonverdichting die kan leiden tot meer verkeersbeweging.

De omzetting/splitsing van woningen mag geen onevenredig grote negatieve invloed hebben op de verkeersintensiteit en -afwikkeling en op de parkeerbalans in de directe omgeving. Als de verkeerssituatie of het straatprofiel dit niet toelaten en maatwerkoplossing niet mogelijk is, komt er geen omzetting/splitsing want ook na een woningopsplitsing dienen er voldoende parkeerplaatsen te zijn. Extra parkeerplaatsen worden bij voorkeur op eigen terrein gerealiseerd, conform het vigerende beleid van de gemeente. Het gebruik van openbare parkeerplaatsen is slechts mogelijk indien uit een parkeerbalans (met differentiatie naar tijd en bestemming) blijkt dat dubbelgebruik mogelijk is. In de centrumgebieden (Het Rond, Het Oude Dorp en Castellum) kan er flexibeler omgegaan worden met parkeren want relatief weinig parkeerplaatsen zijn op eigen terrein beschikbaar, terwijl verdichting wel wenselijk is. Dit kan betekenen dat in centrumgebieden wordt afgeweken van de nota Parkeernormen.

De gemeente heeft doorgaans informatie over de parkeerdruk per gebied. Als dat niet het geval is zal de aanvrager van woningomzetting/opsplitsing dit onderzoeken op eigen kosten en aangeven wat de bezettingsgraad is van parkeerplaatsen in de nabije omgeving. Zo is er relatief eenvoudig en snel informatie beschikbaar over de parkeerdruk in de omgeving van het initiatief. Bij een berekend tekort aan parkeerplaatsen (situatie voor en na) zal de initiatiefnemer de extra parkeerplaatsen op eigen kosten aanleggen, desnoods op een maximaal acceptabele loopafstand van 150m. De gemeente zal beoordelen of hiervoor een passende oplossing is. Is dit niet het geval, dan wordt er geen vergunning verleend.

De parkeernorm bij 'omzetting' is gebaseerd op de CROW-richtlijnen die zijn opgenomen in de nota Parkeernormen Houten (2013): 0,3 parkeerplaats per wooneenheid < 30 m². De parkeernorm bij 'splitsing' wordt 0,6 per woning (tot 30 m²) en 0,3 voor kamerverhuur, omdat in gesplitste woningen doorgaans huishoudens wonen met hogere inkomens dan in omgezette woningen. Dan is het reëel om een hoger autogebruik te veronderstellen. Parkeernormen kunnen wijzigen als het parkeerbeleid wijzigt. Bij splitsing en kamerverhuur dient ook aandacht te worden gegeven aan het aspect fietsparkeren. In de nieuwe situatie wordt voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen. Dit wordt getoetst aan de bergingsmogelijkheden.

Monumentale boerderijen in het buitengebied: Initiatieven voor omzetting of splitsing worden niet per se afgewezen, maar het is maatwerk en dezelfde normen zijn het startpunt.

Men wil een impuls geven aan het herstel en verbetering van monumenten. Het behoud van cultuurhistorische waarden en belevingswaarde van het landschap zijn een reden voor ruimere gebruiksmogelijkheden, met mogelijk een nieuwe functie of bestemming (Nota Gekoesterd Erfgoed, vastgesteld door de gemeenteraad Houten op 28sept04). Bij woningsplitsing kan er vergunningsvrij worden verbouwd, indien dit geen extra versterking als gevolg heeft. Woningomzetting van zo'n boerderij (meerdere onzelfstandige woningen) is niet vergunningsvrij vanwege het risico van extra versterking (provinciale richtlijn)!

Maatwerk en inpasbaarheid gelden voor **alle woningopsplitsing in het buitengebied**. Een

omgevingsvergunning wordt ingediend welke door de gemeente getoetst zal worden aan de volgende criteria:

- -Een voldoende grote woning voor en na splitsing.
- -Het voorkomen van extra versterking, in verband met vergunningvrij bouwen.
- -Voldoende afstand tussen gesplitste woningen.
- -Doelgroepen (zoals toekomstbestendig familiewonen).
- -Doelstellingen van de gemeente met betrekking tot de woonruimtevoorraad.
- -Een goede ruimtelijke ordening

Amersfoort - De Hoef: 4 oplossingen die de wijk goed bereikbaar houden

Parkeercapaciteit flexibiliseren: Alle parkeerplaatsen op de verschillende percelen of garages worden voor alle gebruikers toegankelijk via een digitaal platform. Een gebruiker hoeft daarmee niet meer alleen op zijn eigen perceel te zoeken naar een plek maar krijgt via het digitaal platform de dichtstbijzijnde parkeerplaats aangewezen. Zo wordt de capaciteit virtueel vergroot zonder daadwerkelijk het aantal parkeerplaatsen te verhogen. Hiermee wordt de schaarse ruimte optimaal gebruikt voor parkeren zonder kwaliteitsverlies voor een gebruiker

Parkeerplaatsen verplaatsen: Centraal staat dat de huidige parkeernormen gehandhaafd blijven maar dat parkeerplaatsen niet geheel op eigen perceel gerealiseerd hoeven te worden. Door op gerichte locaties parkeergarages te ontwikkelen of uit te breiden kunnen alle gasten en bewoners parkeren in een verdichte stadswijk. Deze collectieve parkeervoorziening kan ook een significante rol vervullen in de bereikbaarheidsopgave. Het meervoudig gebruik van dezelfde parkeerplaats zorgt voor een betere exploitatie en voor een lager aantal benodigde plaatsen. Juist de diversiteit van gebruikers zorgt voor een ideale situatie om een collectieve parkeervoorziening te realiseren.

Parkeerbehoefte reduceren: Zodra bewoners of bezoekers een aantrekkelijk (zowel financieel als in gebruik) alternatief hebben voor het gebruik van de eigen auto gaan zij meer gebruik maken van de fiets en het OV. Met ontwikkelaars gaat men kijken of en waar een mobiliteitshub voor toekomstige bewoners kan gerealiseerd worden. Ook een openbare mobiliteitshub met deelfietsen en deelauto's behoort tot de mogelijkheden.

Parkeerregime invoeren: Misbruik van de ruimte op straat of in omliggende wijken beboeten is de laatste oplossingsrichting om de verplaatsing van de parkeerdruk op de omliggende buurt door "vreemd" parkeerders te voorkomen. Deze verandering in attitude (van gedogen naar handhaven) wordt vooraf goed, helder en consequent gecommuniceerd.

Onderzoek door GreenWheels levert [interessante cijfers](#) op over haar autodelers (2019), wat nuttig kan zijn om de lokale overheid te overtuigen.

1. 30% van de Greenwheels gebruikers heeft een eigen auto ingeleverd;
2. één geplaatste Greenwheels auto betekent 11 auto's minder in de buurt; inmiddels 18.700 auto's minder op straat;
3. gemiddelde Greenwheels gebruiker rijdt bewuster; op jaarbasis 1.947 km minder dan voorheen in de auto;
4. 56% van de Greenwheels klanten is bereid meer te betalen voor elektrisch vervoer;
5. 84% is tevreden over het typische systeem van Greenwheels, waarbij elk voertuig op een vaste locatie staat.

9. INSPIRATIE uit het buitenland, cohousing & wijken

(LJonckheere okt 2019)⁹

(Inter)nationaal onderzoek over autodelen (autodeleninfo.nl)

De impact van autodelen is groot. Zeker als dit op grote schaal wordt toegepast. Zo onderzocht het International Transport Forum (ITF) data van alle bewegingen in de stad Lissabon en modelleerde deze in een systeem waarbij ritten plaats vonden in gedeelde taxi, taxibusjes en high capacity openbaar vervoer. Daaruit bleek dat er met slechts 3% van alle huidige auto's op de weg alle trips gemaakt konden worden. Dit zou ook alle parkeerplaatsen op straat overbodig maken en zelfs 80% van de overige parkeergarage's en -terreinen. Stel je eens voor wat dat voor de openbare ruimte zou kunnen betekenen! [Bekijk dit onderzoek](#)

Ervaring in de Scandinavische landen, flankerende maatregelen zijn nodig!

In tegenstelling tot Duitsland blijken zeer vooruitstrevende - lage parkeernormen o.m. in Denemarken en buurlanden toch de parkeerdruk in de omgeving ernstig te verstoren. Onderzoek van autoluwe wijkconcepten elders tonen dat flankerende maatregelen eerder zeldzaam zijn, doch zeer effectief zoals o.m. beperken van parkeervergunning (GWL-terrein). Of in Wenen Floridsdorf en in Freiburg Vauban is er het engagement van "niet-autobezit" via het huurcontract of de koopakte, naast de financiële stimulans tot gebruik van openbaar vervoer of autodelen. Uiteraard is de locatie en context wel een kritische succesfactor voor duurzaam mobiliteitsgedrag zoals o.m. de afstand tot het centrum, nabijheid van openbaar vervoer en winkels, de fietsende Nederlander Doorgaans is autodelen, al dan niet in eigen beheer, wel een feit in de meeste autoluwe wijken.

Ervaring coöperatieve Wogeno, een intermediair die 21 GW-projecten (580 won) beheert

20 jaar terug (!) heeft Wogeno gepleit voor de parkeernorm van 0,5 plaatsen/woonunit, waar ze tot op vandaag nog steeds aan vasthouden. De besparing van die inrichting (vaak ondergronds parkeren) komt ten goede aan maatregelen voor duurzame mobiliteit of collectieve voorzieningen in het project. Inmiddels hebben ze vastgesteld dat het autobezit en -gebruik gaandeweg sterk afneemt en dat feitelijk 0,38 auto's per huishouden al voldoende is, zelfs in de toekomst kan verlaagd worden tot 0,28. Dit terwijl de norm van 0,5 bij de lokale besturen nog (steeds) niet als het normaal gehanteerd wordt.

Voorbeeldprojecten met lage parkeernormen

Coho [Anders Wonen eG](#) Bremen, DE: 23 woonunits en 0,22 pp/wu

Coho [Lebens\(t\)raum Johannisthal - Am Rundling](#), Berlin, DE: 22 woonunits en 0,3 pp/wu

Coho [Mehrgenerationen-Wohnprojekt Amaryllis eG](#), Bonn, DE: 32 woonunits en 0,5 pp/wu

Coho [Frauen Wohn- und Baugenossenschaft](#), München, DE: 49 woonunits en 0,59 pp/wu

⁹ Luk Jonckheere heeft een verzameldocument gemaakt met buitenlandse voorbeelden waarbij enkele concrete cijfers geven van uitgebruik of autobezit.

Studierenden-Wohnheim “Neue Burse” Wuppertal, DE: 253 hh zonder auto op 323 woonunits en 0,22 pp/wu

Studierendenwohnheim als Erdhügelhäuser Stuttgart, DE: 126 hh zonder auto op 158 woonunits en 0,2 pp/wu

ESA-Studierendenwohnheim Kaiserslautern, DE: 18 hh zonder auto op 20 woonunits en 0,1 pp/wu

Klimaschutzsiedlung “Am Kornweg” Hamburg, D : 48 hh zonder auto op 60 woonunits rond een gemeenschappelijke binnentuin en 0,2 pp/wu (2008 oplevering). Hier was een speciale vergunning nodig om te kunnen afzien van de parkeerplaatsen en de bewoners moesten zichzelf officieel verplichten tot het afzien van de auto.

Unterneustadt Kassel, DE: 58 hh zonder auto op 87 woonunits en 0,1 pp/wu

Gartenhofsiedlung Weißenburg Munster, DE: 110 hh zonder auto op 138 woonunits en 0,2 pp/wu

Autofreie Siedlung Saarlandstraße Hamburg, DE: 143 hh zonder auto op 170 units en 0,15 pp/wu

Westend Berlin-Charlottenburg, DE: 290 hh zonder auto op 600 woonunits en 0,5 pp/wu

Möckernkiez eG Berlin, DE: 471 woonunits en 0,25 pp/wu

Stellwerk 60 Köln-Nippes, DE: 460 woonunits en 0,38 pp/wu (2013 oplevering)

Klima- und Holzbauquartier “Ellener Hof” Bremen, DE: 500 woonunits en 0,5 pp/wu

Französisches Viertel Tübingen, DE: 1100 woonunits en 0,6 pp/wu (2012 oplevering)

Nachhaltiger Modellstadtteil Vauban, Freiburg, DE: 2600 woonunits en 0,42 pp/wu - 2009 waren 40% huishoudens „autofrei“ en 348 huishoudens „stellplatzfrei“.

Alte Giesserei, Winterthur, CH: 124 hh zonder auto op 155 woonunits en 0,2 pp/wu

GWL-Terrein Amsterdam-Westerpark, NL: 600 woonunits en 0,2 pp/wu (oplevering 1996). Opvallend is het hoge aandeel autodelen (26% van de gezinnen maakt er gebruik van), en – niet echt een verrassing in Amsterdam – het hoge fietsgebruik (50% van de verplaatsingen). Er wordt ook veel gewandeld (30% van de verplaatsingen). De bewoners gebruiken de auto voor maar 6% van hun verplaatsingen. Onder meer door wisseling van bewoners en het centraal gelegen restaurant trekt GWL toch meer auto's aan dan vooropgesteld. De wijk dient erover te waken dat de parkeerdruk op de omgeving (niet voorbehouden voor de bewoners) in de hand gehouden wordt. Doorverwijzing naar een nabijgelegen publieke parking biedt een oplossing.

Eva-Lanxmeer Culemborg, NL Verworven rechten in 2000 (!) inzake autoluwheid blijven bewaken! Ruim 300 woonunits en 0,7 pp/wu incl bezoekersparkeren; in NL.2000 ligt de norm op 1,2pp/wu. In 2019 komen 76 parkeerplaatsen en drie laadpalen met dubbele stekker onder een zonnedak (kostprijs 300k euro), gefinancierd door bijna 100 energiecoöperanten van binnen en buiten de wijk. In 2020 zijn er gesprekken met de gemeente over de parkeerbalans want EVA-Lanxmeer wil dat de oorspronkelijke parkeernorm blijft gelden i.p.v. de nieuw vastgestelde norm voor heel Culemborg. Dit om te voorkomen dat er bijna 2 keer zo veel parkeerplaatsen in Lanxmeer zouden moeten komen. Uit de parkeerbalans blijkt dat Lanxmeer met de 'oude' parkeernorm prima uitkomt. Er is wel tijdelijk wat extra 'parkeerdruk' door het toewijzen van parkeerplaatsen voor elektrisch laden, maar de inschatting is dat dit weinig problemen oplevert omdat er meer laadpalen elders kunnen komen.

Als uitgeleide, naar Greg Archer (UK), om lokale besturen positief te beïnvloeden - [link](#)

De gemiddelde auto is meer dan 90% van de tijd ongebruikt, vervoert gemiddeld slechts 1,5 persoon en kost gemiddeld € 6.500 per jaar om te bezitten en te rijden. Elke auto beslaat 150 m2 grond en toch is dit niet genoeg - congestie kost de EU-economie jaarlijks 100 miljard euro. Het gemak dat van de auto een 20^e eeuwse icoon maakte, is uitgehold door zijn populariteit. Digitalisering van diensten en deeleconomie kunnen het verkeer in de stad doen dalen: Lissabon kan met 10% van de voertuigen dezelfde mobiliteit behouden (zie supra).

Maar de volledige omslag zal niet pijnloos of gemakkelijk zijn, aangezien

- gedeelde en particuliere auto's in concurrentie gaan voor ruimte en gebruik, wat positieve maar bescheiden voordelen tot een netto autogebruik oplevert.
- apps voor autodelen en carpoolen verminderen de gereden km's en het aantal voertuigen op de weg, ook het autobezit (studies geven aan dat elke nieuwe gedeelde auto 5 à 15 auto's vervangt), maar komt de gedragsverandering dan wel in de richting van multimodaal, duurzaam vervoer als aanvulling op openbare en actieve vormen van vervoer (fietsen en wandelen)?
- Autodeeldiensten over lange afstand verhogen de bezettingsgraad van auto's en verminderen de uitstoot per km maar concurreren nog steeds met trein- en busdiensten.

Het terugwinnen van onze straten en (publieke) ruimte zou pas de kwaliteit van het stadsleven veranderen en om die overgang te stimuleren en versnellen zijn we niet gebaat met kurieren-amyntomen of sleutelen aan parkernormen op project- of wijk niveau, maar er zijn daarentegen drastische – soms weinig populaire – stappen nodig, aldus Greger:

* congestieheffing in steden en tol betalen op snelwegen met differentiële heffingen voor privé- en deelauto's, naast uitzonderingen voor openbaar vervoer.

* sterk vervuulende auto's uit steden weren (35mio dieselauto's zijn goed voor bijna 500.000 voortijdige sterfgevallen als gevolg van luchtvervuiling); ev aangemoedigd door steun als de auto wordt geruild voor openbaar vervoer en autodelen.

* **stop uitbreiding van parkings: het systematisch overaanbod aan parking in steden moet minderen (meer parkeerplaatsen veroorzaken meer autorijden, trekt woon-werk autoverkeer aan); die ruimte kan opnieuw gebruikt worden voor fiets- of busstroken, bredere trottoirs, op- en afzetplaatsen voor gedeelde voertuigen en andere aantrekkelijke stedelijke ontwikkelingen (groen, water, plein, ..).**

* de regelgeving moet innovatie aanmoedigen en de transitie echt op gang helpen: niet langer verworven rechten beschermen van gevestigde exploitanten, de duurzame mobiliteit krijgt ruimte tot opschaling en het openbaar vervoer moet eindelijk ten volle aantrekkelijk concurreren met personenvervoer.

TIP: begeleiding van gemeenten door Samenhuizen vzw

Samenuizen vzw kan de woongroepen begeleiden om met het lokaal bestuur in onderhandeling te gaan, maar zij begeleidt ook zelf de lokale besturen in de omslag naar Gemeenschappelijk Wonen. [Samenuizen in je lokaal beleid](#) inspireert hiertoe in 5 stappen. En wil de gemeente zich actief gaan inzetten dan kan ze het [Samenuizen-charter 2.0](#) ondertekenen.

Interesse? info@samenuizen.be