

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1227
van **STIJN BEX**
datum: 9 mei 2022

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Parkeerbeleid - Evaluatie Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid

De Vlaamse Regering streeft naar een modal split van 60% autoverkeer en 40% duurzame mobiliteit, tot 50/50 in de vervoerregio's Antwerpen, Gent en de Vlaamse Rand. Daarvoor is een push- en pullstrategie nodig, waarbij duurzame vervoersmodi aangemoedigd worden en autogebruik ontmoedigd. Fietsberaad Vlaanderen ontwikkelde een cahier met stallingsnormen. Dit cahier biedt meer inzicht in hoe steden en gemeenten toekomstgericht met de normen voor parkeren en stallen kunnen omgaan. Volgens een van de auteurs van het cahier, professor Dirk Lauwers, heeft het hoge autobezit- en gebruik in Vlaanderen ook te maken met het autoparkeerbeleid in de steden. Een beter (fiets)parkeerbeleid biedt kansen voor oplossingen.

Lokale besturen zijn verantwoordelijk voor het parkeerbeleid op hun grondgebied. Steeds meer besturen werken voor nieuwe (woon)ontwikkelingen met een parkeernorm. Deze zijn erg uiteenlopend. Gent hanteert, afhankelijk van de ligging in de stad, bijvoorbeeld een minimumnorm van 0,6 parkeerplaatsen per wooneenheid voor gebouwen met meer dan 5 woningen en een maximumnorm van 0,6 tot 1 parkeerplaats per wooneenheid. Antwerpen hanteert voor gelijkaardige gebouwen enkel een minimumparkeernorm van 1,35 tot 1,8 parkeerplaatsen per wooneenheid, afhankelijk van de grootte van de woonheden en ligging in de stad. Een hoge norm die mobiliteitsspecialisten en projectontwikkelaars al vaker bekritiseerden. In Nederland zijn er ervaringen met een veel lagere parkeernorm. In de Utrechtse nieuwe stadswijk Merwede geldt bijvoorbeeld een parkeernorm van amper 0,3 parkeerplaatsen per wooneenheid.

De auteurs van het vermelde cahier stellen ook een mobiliteitsnorm voor voor projecten van een zekere schaal. Dit houdt in dat de parkeer- en fietsstallingsnorm samen bekeken wordt en gekoppeld wordt aan het wenselijke bereikbaarheidsprofiel van de locatie. Het aantal parkeerplaatsen voor individuele wagens die rechtsreeks te maken hebben met het project, het aantal privéparkeerplaatsen die kunnen worden ingeschakeld in de buurt, het aantal fietsstallingen, deelfietsen en de mogelijkheid voor een buurtfietsstalling worden zo geïntegreerd bekeken.

Hoewel het parkeerbeleid bij de lokale besturen ligt, kan Vlaanderen toch een ondersteunende rol spelen. In 2008 bracht het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid in Vlaanderen uit. Het vademecum bood een actueel overzicht van de stappen en instrumenten om een duurzaam parkeerbeleid tot stand te brengen. De inhoud steunt zo veel mogelijk op de ervaringen die steden en gemeenten met hun parkeerbeleid hebben opgedaan. We zijn intussen 14 jaar verder. Lokale besturen hebben te kampen met veel vraagstukken rond een duurzaam parkeerbeleid. Ook relatief nieuwe vervoersmodi en hun nodige infrastructuur

moeten gekoppeld worden aan het parkeerbeleid, denk maar aan laadinfrastructuur voor fietsen en wagens, een parkeernorm voor fietsen, de integratie van deelmobiliteit, ...

Veel lokale besturen en verenigingen van mede-eigenaars (VME's) zitten ook met vragen rond brandveiligheid van elektrische wagens in parkeergarages. In Nederland zijn nieuwe bouwregels op til die een verplichting opnemen voor de aanwezigheid van een sprinklerinstallatie in nieuw te bouwen parkeergarages onder een gebouw met een gebruiksfunctie waarin geslapen wordt. Ook moeten laadpunten voor EV's beveiligd worden aangebracht tegen storingen die kunnen leiden tot een brand, moet er een systeem komen om alle laadpunten tegelijkertijd uit te schakelen en dient er duidelijke informatie aanwezig te zijn over dit systeem en de locatie van de laadpunten in de parkeergarage voor de brandweer.

Ook bij ons gelden specifieke regels rond brandveiligheid in parkeergarages. Die zijn goedgekeurd door de Hoge Raad voor de beveiliging tegen brand en ontploffing en opgenomen in het document "Parkeergebouwen - Richtlijnen Netwerk Brandweer". Deze maatregelen zouden ook via een vernieuwd vademecum verspreid kunnen worden.

1. Is er een evaluatie geweest van het vorige Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid in Vlaanderen? Zo ja, wat waren de resultaten van deze evaluatie? Zo niet, wordt deze evaluatie nog gepland?
2. Komt er een vernieuwde versie van het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid in Vlaanderen, inclusief een stallingsnorm voor fietsen? Of voorziet de minister in een gelijkaardig initiatief? Hoe ziet de minister haar rol ter zake in het promoten van duurzamere vervoersmodi als de (elektrische) fiets en deelmobiliteit?
3. Gaat de minister een parkeernorm aan de lokale besturen adviseren? Zo ja, op welke manier wil ze een correcte parkeernorm bepalen?
4. Is de optie voor een mobiliteitsnorm in plaats van een parkeernorm waarbij projectontwikkelaars zelf met voorstellen rond alternatieve vervoersmodi op de proppen kunnen komen als ze willen afwijken van een parkeernorm, valabel voor de minister? Zo ja, op welke manier wil ze die bij de lokale besturen ingang doen vinden?

ANTWOORD

op vraag nr. 1227 van 9 mei 2022

van **STIJN BEX**

1. Er heeft nog geen evaluatie plaatsgevonden. Het is momenteel niet voorzien om een evaluatie uit te voeren.
2. Het vernieuwen van het vademecum duurzaam parkeerbeleid staat momenteel niet op de planning.

In het nieuwe vademecum fietsvoorzieningen waaraan AWV in samenwerking met Fietsberaad Vlaanderen momenteel de laatste hand legt, is wel een belangrijk luik over fietsparkeren opgenomen, waarin o.a. ingegaan wordt op capaciteit, type, ontwerp... van fietsparkeervoorzieningen.

Duurzame vervoersmodi zoals de fiets en deelmobiliteit krijgen een belangrijke plaats in de ontwikkeling van de Hoppinpunten, waar we de overstap naar verschillende vervoersmogelijkheden en de combinatie met deelsystemen zo vlot mogelijk maken.

3. Parkeerbeleid is een gemeentelijke bevoegdheid. Omdat ik de gemeentelijke autonomie respecteer, ben ik op dit moment niet van plan om een parkeernorm op te stellen.
4. Het decreet Basisbreikbaarheid heeft de verantwoordelijkheid voor de opmaak van gemeentelijke en vervoerregionale mobiliteitsplannen toebedeeld aan respectievelijk de gemeenten of de vervoerregioraden.