



# Parkeerbeleid

## via ruimtelijke ordening

Ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP) en gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen zijn de meest geschikte ruimtelijke instrumenten voor het voeren van een lokaal parkeerbeleid.

Ruimte is een schaars goed. En schaarse ruimte kan tot problemen leiden. Wie zijn auto wil parkeren - zeker in oude stadskernen - kan ervan meepraten. Door het toenemend autobezit en autogebruik is de parkeerdruk de voorbije decennia fors toegenomen. Veel gemeenten proberen dat probleem aan te pakken met een regeling betaald parkeren, de introductie van bewonersparkeren of de invoering van gemeentelijke administratieve sancties. Of ze verbeteren de fietsinfrastructuur en het aanbod van openbaar vervoer, of stimuleren telewerken. Het zijn allemaal voorbeelden van niet-ruimtelijke maatregelen die de parkeerdruk moeten doen afnemen. Over al deze instrumenten gaat het in het artikel van Tros niet, wel over parkeerbeleid via ruimtelijke ordening.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) wordt slechts in algemene termen over de parkeerproblematiek gesproken. Het

Xavier Buijs

Dit artikel is een bewerking door Dirk Leestmans van het artikel “Een parkeerbeleid via ruimtelijke ordening” van Xavier Buijs, dat in Tros, het juridische Tijdschrift voor Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw (uitgeverij Die Keure), verschijnt.

RSV heeft het over een “restrictief automobilitéitsbeleid” waarbij “de overstap van de auto naar de fiets of de bus een logisch alternatief is.” In het richtinggevend gedeelte van het RSV is het leefbaar en bereikbaar houden van de stedelijke gebieden een belangrijke doelstelling. Een gericht parkeerbeleid moet daaraan bijdragen. Maar ook voor de opstellers van het RSV is dat niet alleen een zaak van ruimtelijke ordening. Juist de combinatie van niet-ruimtelijke en ruimtelijke maatregelen is nodig om de parkeerdruk te verminderen.

Het RSV suggereert onder meer de opstelling van bedrijfsvervoersplannen, een betere benutting van telematica en het sluiten van beheersovereenkomsten tussen de Vlaamse regering, De Lijn en de NMBS. In het RSV wordt voorts gezegd dat “de verdere invulling van het parkeerbeleid een taak is voor de gemeente.” Dat is ook logisch want in de meeste gevallen overstijgt de parkeerproblematiek het lokale niveau niet. De gemeenten zijn dan ook het beleidsniveau bij uitstek om een parkeerbeleid te voeren. Ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP) en gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen zijn de meest geschikte instrumenten voor het voeren van een lokaal parkeerbeleid.

Parkeerbeleid is meer dan ruimtelijke ordening

### › Flats worden vaak zonder parkeerplaats verkocht ‹

#### STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING

Ruimtelijke uitvoeringsplannen leggen op juridisch bindende wijze de bestemming van een gebied vast. Vaak bepalen ze ook de wijze waarop een gebied moet worden ingericht of beheerd. De moeilijkheid is dat op het moment van de opmaak van een RUP dikwijls niet bekend is hoe het planningsgebied concreet zal worden ingericht. Het is bijgevolg niet altijd eenvoudig om vooraf expliciete en op maat gesneden parkeernormen in het ruimtelijk uitvoeringsplan op te nemen. Bij de opstelling van ruimtelijke uitvoeringsplannen worden ook de gevolgen voor het leefmilieu onderzocht. Als uit dat onderzoek blijkt dat parkeren een groot probleem is en als ook een milieueffectenrapport (MER) moet worden gemaakt, dan kunnen de resultaten van dat MER in het ruimtelijk uitvoeringsplan worden verwerkt.

Nogal wat gemeenten gebruiken stedenbouwkundige verordeningen als instrument om het parkeerprobleem aan te pakken. Dat is efficiënter omdat de procedures voor opstelling en wijziging van een stedenbouwkundige verordening korter zijn dan die van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Een gemeentelijke verordening geldt in principe voor het hele grondgebied van de gemeente. Toch is het mogelijk om de werkingssfeer van de verordening ook tot bepaalde gebieden (bv. het centrum) te beperken. Maar een stedenbouwkundige verordening legt geen bestemmingen vast. Als een gemeente parkeerzones wil reserveren of omgekeerd zones wil aanwijzen waar niet mag worden geparkeerd, dan moet ze daarvoor een ruimtelijk uitvoeringsplan opmaken.

Een stedenbouwkundige verordening kan veel bepalingen bevatten: het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen, het materiaalgebruik, de architecturale kwaliteit, ruimte voor afval of voor fietsen in bijvoorbeeld appartementsgebouwen, parkeerplaatsen voor mensen met een handicap... Een overheid kan in een verordening ook bepalen in welke situatie ze over bijkomende gegevens wil beschikken teneinde een stedenbouwkundige of verkavelingaanspraak te kunnen beoordelen. Bestaat de kans dat er overdreven parkeerdruk ontstaat, dan kan de gemeente verzoeken om aanvullende gegevens of om studies bij de aanvraag te voegen. De stad Gent verplicht zo'n studie voor kantoren met een oppervlakte van meer dan 10.000 m² en voor handelszaken groter dan 3.000 m².

Voor incidenteel parkeren is vanzelfsprekend geen vergunning nodig. Maar een terrein “gewoonlijk gebruiken, aanleggen of inrichten voor het parkeren van voertuigen, wagens of aanhangwagens” is wel vergunnings-

plichtig. Bij de beoordeling spelen twee elementen een rol. In eerste instantie is er een juridische toets. Er wordt nagegaan of de aanvraag overeenstemt met de bepalingen van het decreet Ruimtelijke Ordening, de bestemmingsplannen en verordeningen. In tweede instantie is er ook een opportuniteitstoets, waarbij wordt nagegaan of de aanvraag verenigbaar is met de beginselen van goede ruimtelijke ordening.

#### INFORMEEL OVERLEG

Bij veel stedenbouwkundige of verkavelingaanspraken wordt weinig of niets over parkeren gezegd. Ook de vigerende plannen en verordeningen spreken zich vaak niet of slechts in heel algemene termen uit over het parkeren. Toch kan de overheid ook dan voorwaarden aan de vergunning verbinden. Maar de mogelijkheden zijn beperkt en ze moeten voldoende precies worden gemotiveerd. Zowel een voorwaarde als een last moeten in verhouding staan tot de vergunde handeling. In een stedenbouwkundige vergunning kan een gemeente dus niet vragen om in zoveel parkeerplaatsen te voorzien dat de parkeerproblemen van de hele buurt zijn opgelost. De aanvrager moet in staat zijn om het gevraagde zelf te realiseren. De aanvrager verplichten om elders in de gemeente bijkomende parkeerplaatsen te realiseren, kan dus evenmin. Wel kan de gemeente eisen dat de aanvrager een bepaald bedrag in de gemeentekas stort. Maar dan moet de gemeente kunnen motiveren dat door de aanvraag de parkeerdruk op het openbaar domein elders in de gemeente toeneemt en zij dus zelf bijkomende parkeerplaatsen zal moeten creëren.

Door de gescheiden verkoop van appartement en garage komt het regelmatig voor dat appartementen zonder parkeerplaats worden verkocht, zelfs als de gemeente de bouw van garages heeft opgelegd. In dat geval wordt de parkeerdruk op het openbaar domein afgewenteld. Er bestaat geen stedenbouwkundige regelgeving die dat kan voorkomen. Zoals ook niet kan worden voorkomen dat een eigenaar zijn garage verhuurt aan derden, of zijn garage niet gebruikt om zijn auto te stallen.

Sommige dwingende stedenbouwkundige voorwaarden voor de inrichting van gebouwen zijn uiteraard wel sturend. Als een gemeente de bouw van autostaanplaatsen in plaats van garageboxen oplegt, verkleint de kans dat deze ruimte apart wordt ver-

huurd. Maar niet alles moet formeel worden geregeld. Veel afspraken kunnen in een constructieve dialoog tussen projectontwikkelaar en overheid, of na informeel overleg worden gemaakt.

