

# Leidraad voor parkeerbehoeftebepaling in projecten met deelmobiliteit

---

## Inleiding

In de vervangratiotool van Way To Go bereken je op basis van je projectkenmerken een vervangratio. Deze tool geeft je ook minimale (communicatie)voorwaarden om autodelen in je project te doen slagen en de berekende vervangratio effectief te kunnen hanteren. Krijg je via de tool een vervangratio van 5, dan kan je dit cijfer enkel hanteren wanneer je aan de minimale voorwaarden voldoet.

Je kan je vervangratio echter verder verfijnen door onderstaande parameters in acht te nemen. Afhankelijk van bepaalde contextuele variabelen, kan je vervangratio verder stijgen of dalen.

Deze leidraad is voorlopig gebaseerd op theoretische aannames en is, in tegenstelling tot de tool, niet gestaafd met concrete impactdata. We geven daarom geen bijkomende cijfers, maar doen enkel een suggestie om met alle betrokken stakeholders (vergunningaanvrager en vergunningverlener) het gesprek aan te gaan over of de vervangratio binnen jouw project toch hoger of lager kan liggen dan het bekomen resultaat in de tool.

Algemeen liggen de vervangratiocijfers voor Vlaanderen tussen 3,1 en 9,6. We adviseren daarom ook om de vervangratio nooit verder te laten dalen dan 3 en nooit verder te laten stijgen dan 10.

## Factoren die de vervangratio beïnvloeden

### 1 Afstand tot de deelwagen

Hoe verder een gebruiker moet lopen naar de deelwagen, hoe minder snel die geneigd zal zijn om afstand te doen van een eigen wagen. Als de loopafstand tot een deelwagen klein is, zal de vervangratio vermoedelijk stijgen.

Het CROW hanteert 100 tot 350 m als een acceptabele loopafstand tot een wagen. Je kan de volgende categorieën hanteren:

- De afstand tot de deelwagen is kleiner dan 100 m  
**De vervangratio zal vermoedelijk stijgen**
- De afstand tot de deelwagen ligt tussen 100 en 350 m  
**De vervangratio zal vermoedelijk gelijk blijven**
- De afstand tot de deelwagen is hoger dan 350 m

## De vervangratio zal vermoedelijk dalen

### Bron:

- CROW, “Wat is het effect van deelauto’s op autobezit” (2022), <https://www.crow.nl/kennisproducten/wat-is-het-effect-van-deelautos-op-autobezit/>.
- Wang J. et. al., “Carsharing-facilitating neighbourhood choice: a mixed logit model”, *Journal of Housing and the Built Environment* (2021), p. 1033-1054, (<https://link.springer.com/article/10.1007/s10901-020-09791-z#Sec11>).
- CROW (2023), *Wegontwerp binnen de bebouwde kom – ontwerpwijzer voetgangers, 5.1.5 Loopafstanden en looptijden*

## 2 Knooppuntwaarde

Hoe hoger de [knooppuntwaarde](#) van het project is, hoe hoger de vervangratio kan zijn. De impact van autodelen is afhankelijk van de aanwezigheid van alternatieven, zoals het openbaar vervoer. Een autodeler zal vaker aangewezen zijn op het gebruik van openbaar vervoer, juist omdat die zelf geen (of minder) eigen wagens ter beschikking heeft.

## 3 Verstedelijkingsgraad

Afhankelijk van de [verstedelijkingsgraad](#) van het project zal de parkeerbehoefte ook stijgen of dalen.

- Verstedelijkt gebied  
De vervangratio zal vermoedelijk stijgen
- Randstedelijk gebied  
De vervangratio zal vermoedelijk gelijk blijven
- Landelijk  
De vervangratio zal vermoedelijk dalen

## 4 Stratenconnectiviteit

De stratenconnectiviteit is een onderdeel van de Walkability-score en is rechtstreeks in deze [tool](#) te raadplegen. Hoe beter de stratenconnectiviteit is in een gebied, hoe gemakkelijker mensen zich via zachte mobiliteit kunnen verplaatsen. Dat betekent ook dat de toegang tot autodelen vergemakkelijkt wordt: zelfs wanneer de deelwagen op een bepaalde afstand staat, wordt het gemakkelijk om die te voet of per fiets te bereiken en wordt het gemakkelijker om zich zonder privéwagen te verplaatsen. De vervangratio kan dus beïnvloed worden door deze parameter. We hanteren deze categorieën:

- De stratenconnectiviteit is hoog of bovengemiddeld  
De vervangratio zal vermoedelijk stijgen
- De stratenconnectiviteit is benedengemiddeld of laag  
De vervangratio zal vermoedelijk dalen

Bron:

- VITO, Walkability-score (<https://www.gezondleven.be/files/beweging/Berekeningswijze-en-data-walkabilityscoretool.pdf>)
- VITO, Buurtscan (<https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/buurtscan>).

## 5 Functiemix

De functiemix is een onderdeel van de Walkability-score en rechtstreeks in deze [tool](#) te raadplegen. De functiemix geeft aan hoeveel diverse functies aanwezig zijn in een bepaald gebied. Hoe meer functies in een omgeving aanwezig zijn, hoe gemakkelijker basisvoorzieningen bereikbaar zijn via duurzame mobiliteitsmodi. Dat maakt het gemakkelijker om zich zonder auto te verplaatsen en zich uitsluitend met een deelwagen te verplaatsen. De functiemix kan dus invloed hebben op de vervangratio.

- De functiemix is hoog of bovengemiddeld  
De vervangratio zal vermoedelijk stijgen
- De functiemix is benedengemiddeld of laag  
De vervangratio kan dalen

Bron:

- VITO, Walkability-score (<https://www.gezondleven.be/files/beweging/Berekeningswijze-en-data-walkabilityscoretool.pdf>)
- VITO, Buurtscan (<https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/buurtscan>).

## 6 Densiteit: aantal huishoudens per km<sup>2</sup>

Hoe meer huishoudens er in een bepaalde buurt wonen, hoe meer potentiële gebruikers er zijn voor de deelwagen en hoe hoger de vervangratio kan zijn. De deelwagen heeft dan namelijk impact op een potentieel hoger aantal mensen, waardoor de totale impact ook hoger zal zijn. Je kan de categorieën van het CROW hanteren.

- Er zijn meer dan 2500 huishoudens per km<sup>2</sup>
- De vervangratio zal vermoedelijk sterk stijgen
- Er zijn tussen 1500 en 2500 huishoudens per km<sup>2</sup>
- De vervangratio zal vermoedelijk stijgen
- Er zijn tussen 1000 en 1500 huishoudens per km<sup>2</sup>
- De vervangratio zal vermoedelijk gelijk blijven

- Er zijn tussen 500 en 1000 huishoudens per km<sup>2</sup>
- De vervangratio zal vermoedelijk dalen
- Er zijn minder dan 500 huishoudens per km<sup>2</sup>
- De vervangratio zal vermoedelijk sterk dalen

Bron: CROW (2024), *Parkeerkencijfers 2024*, p.11

## 7 Inkomensklasse en werksituatie

Huishoudens met een hoger inkomen en in een stabiele werksituatie stappen sneller over op autodelen. Deze doelgroep heeft vaak ook meer mogelijkheden om een wagen aan te kopen, waardoor de vervangratio voor deze groep ook hoger kan zijn. Mensen zonder wagen kunnen hun wagen namelijk niet wegdoen. Voor huishoudens met een laag inkomen geldt dan weer dat zij vaak geen wagens hebben en dat de parkeerbehoefte voor deze doelgroep standaard lager zal moeten liggen.

Hou daarom rekening met de doelgroep:

- Sociale huisvesting  
De vervangratio zal vermoedelijk dalen  
Let op: het autobezit (en dus parkeerbehoefte) voor deze woonprojecten zal sowieso lager zijn
- Reguliere huisvesting  
De vervangratio zal vermoedelijk gelijk blijven
- High-end woonprojecten  
De vervangratio zal vermoedelijk stijgen  
Let op: het autobezit (en dus parkeerbehoefte) voor deze woonprojecten zal sowieso hoog zijn en de parkeerplaatsen voor dit soort projecten zullen sowieso gemakkelijk verkocht geraken.

Bron: Wang J. et. al., “Carsharing-facilitating neighbourhood choice: a mixed logit model”, *Journal of Housing and the Built Environment* (2021), p. 1033-1054,  
(<https://link.springer.com/article/10.1007/s10901-020-09791-z#Sec11>).

## Flankerende maatregelen

Niet iedereen doet aan autodelen, dus niet elke inwoner van je project zal impact ondervinden van geïntegreerde deelwagens. Wel kan je het succes van autodelen sturen door actief in te zetten op flankerend (parkeer)beleid of goede communicatiemaatregelen.

## Communicatiestrategie met betrekking tot deelmobiliteit

De minimale voorwaarden vind je in de vervangratio tool. Aan die voorwaarden moet je sowieso voldoen om impact van autodelen te bewerkstelligen. Hieronder staan de maatregelen die je bijkomend kan ondernemen om de impact van autodelen groter te maken.

Hoe vaker je communiceert over de deelwagens, hoe sneller het gebruik van deelmobiliteit zal stijgen en hoe groter de impact van de deelwagen zal worden. Uitgebreide communicatie- en testcampagnes (bovenop de minimale communicatieacties die je dient uit te voeren) kunnen ervoor zorgen dat je vervangratio verder zal stijgen. Enkele mogelijke maatregelen:

- Je betreft de pers bij de uitrol van autodelen in je project
- Je stelt een aanspreekpunt aan voor deelmobiliteit in je project die de bewoners kan ondersteunen bij de registratie en het gebruik van deelmobiliteit
- Je organiseert een testcampagne voor een bepaalde periode waarin gebruikers gratis de deelwagens kunnen testen
- Je communiceert maandelijks over deelmobiliteit aan de (buurt)bewoners van het project een persbericht over de komst van auto- en/of fietsdelen in je woonproject.

## Recente ambities rond parkeer- en mobiliteitsbeleid

Heeft de gemeente waarin het project gelegen is recent concrete ambities uitwerkt rond een duurzaam parkeer- en mobiliteitsbeleid, dan kan de vervangratio ook stijgen. Enkele voorbeelden van acties die een positieve impact hebben op de vervangratio:

- De gemeente heeft een duidelijke visie en/of een actieplan rond gedeelde mobiliteit
- De gemeente treft concrete maatregelen om het autogebruik en -bezit in de gemeente te reduceren (zoals een circulatieplan of het schrappen van parkeerplaatsen voor privéwagens, betalend parkeren, parkeerplaatsen die buiten het centrum geclusterd zijn)
- De gemeente onderneemt actief communicatie-acties om deelmobiliteit bekender te maken
- De gemeente heeft een parkeerbeleid dat autodelen stimuleert (bv. vaste parkeerplaatsen voor deelwagens, een gemeentelijke parkeerkaart voor deelwagens)
- De gemeente geeft geen parkeerkaarten uit aan bewoners van projecten waar deelwagens geïntegreerd worden