

Kader Autodelen bij private projecten in Veurne

Inleiding

Ruimte is een schaars goed. De bevolking neemt toe, het centrum van Veurne wordt verdicht, nieuwe woningen en bijhorende infrastructuur zorgen voor een verdere inbreiding in het stedelijk weefsel. Deze evolutie is gunstig voor de bescherming van de open ruimte. Verdichten in de stad zorgt er immers voor dat er geen bijkomende open ruimte aangesneden worden voor deze woongelegenheden.

De keerzijde is dat er een bijkomende mobiliteitsdruk ontstaat. Het wagenbezit in Vlaanderen blijft stijgen en files worden elk jaar langer. De impact op de publieke ruimte is groot, niet in het minst door grote ruimte-impact van parkeerplaatsen. Een andere, duurzame manier van verplaatsen, kan ervoor zorgen dat niet enkel de luchtkwaliteit verbetert en het congestieprobleem opgelost wordt, maar ook dat er meer ruimte vrijkomt voor mensen en minder voor wagens. De keuze om in te zetten op gedeelde mobiliteit zorgt ervoor dat de impact van het verkeer op de ruimte drastisch zal dalen. Omwille van deze reden zijn we dan ook voor de integratie van gedeelde mobiliteit in het ruimtelijk beleid en bij bouwprojecten. Dit is niet dé oplossing, maar is samen met andere maatregelen wel een antwoord op de mobiliteitsuitdagingen.

De opmaak van een kader inzake deelwagens bij private projecten draagt zo bij tot het doen dalen van de druk op het openbaar domein, en zorgt voor een bijdrage in de CO₂-uitstoot zoals in het burgemeestersconvenant opgenomen. Daarnaast wordt duurzaamheid gekoppeld aan private woonontwikkelingen en wordt er een netwerk aan deelwagens voorzien in de Stad.

Ruimtelijk kader

Binnen de stad Veurne is er een stedenbouwkundige verordening die bepaalt hoeveel wagens er bij een meergezinswoning voorzien moeten worden. Hoewel het in de verordening in principe over meergezinswoningen gaat, wordt deze norm evenwel ook vaak gehanteerd bij verkavelingen.

Deze norm bepaalt dat er in een project voor elke woongelegenheden minstens één parkeergelegenheid voor een personenwagen voorzien moet worden op eigen perceel. Bij meergezinswoningen bestaande uit meer dan 10 wooneenheden, dient men 20 % meer parkeerplaatsen te voorzien dan het aantal appartementen, dienstig als bezoekersparking.

In sommige gevallen kan het stedenbouwkundig te verantwoorden zijn dat er een aantal parkeerplaatsen minder voorzien worden dan de norm bepaald. Dit kan overwogen worden omdat het bijvoorbeeld technisch niet haalbaar is, of omdat er een alternatief is via het voorzien van één of meerdere deelwagens.

Reglement inzake de belasting op het ontbreken van parkeerplaatsen

Indien aan bovenstaande parkeernorm niet kan voldaan worden, maar er wordt geoordeeld dat de vergunning wel kan afgeleverd worden, dan valt de betreffende aanvraag onder het stedelijke reglement van ontbrekende parkeerplaatsen. Dit reglement bepaalt dat er per ontbrekende parkeerplaats een belasting verschuldigd is van 10.000 euro. Hier zijn een aantal vrijstellingen voorzien waarvan één de volgend is:

Wanneer per éénheid van 10 woongelegenheden minstens één deelwagen is opgenomen in de gemeenschappelijke akte van de vereniging van mede-eigendom. **Eén deelwagen staat gelijk voor drie parkeerplaatsen.**

Autodelen in private projecten integreren

Bij private projecten is het soms niet mogelijk om aan de parkeernorm zoals hierboven vermeld tegemoet te komen. Dat kan zijn omdat het perceel er zich niet toe leent, omdat de kelder niet groot genoeg is, etc. Daarnaast is het soms ook gewoon interessant om een deelwagen te voorzien in de plaats van x-aantal parkeerplaatsen. Hier kunnen meerdere elementen in meespelen: De ligging kan uitermate geschikt zijn voor het voorzien van een deelwagen, de financiële meerprijs voor het voorzien in het benodigde aantal parkeerplaatsen is veel hoger dan het voorzien van een deelwagen, De Stad vindt de locatie van het project belangrijk om een deelwagen te plaatsen, etc.

In sommige gevallen is een deelwagen dus te overwegen. Hierbij zijn evenwel een aantal **belangrijke voorwaarden** aan verbonden voor de Stad:

- De wagen staat in open lucht, bereikbaar vanop het openbaar domein op een vlot toegankelijke plaats, maar wel gestals op privaat domein. Zo kan de ganse buurt mee genieten van deze deelwagen. In overleg met de stad kan overwogen worden om in de nabijheid publiek domein in te zetten voor het deelwagensysteem mits voorafgaande bespreking
- De deelwagen moet evenwaardig kunnen gedeeld worden door derden (bewoners wijk, stad, bezoekers, etc.)
- De deelwagen moet er voor een langere periode staan. Een minimum van 5 jaar wordt vooropgesteld
- De ontwikkelaar moet de deelwagen voorzien, niet de VME. Na 5 jaar komt de VME in de plaats van de ontwikkelaar en sluit deze het contract af met de autodeelaanbieder
- De deelwagen moet via een autodeelaanbieder geplaatst en geleased worden. De wagen zelf dient ook via de aanbieder geplaatst te worden en niet via de ontwikkelaar
- Het contract tussen ontwikkelaar en autodeelaanbieder dient minstens 5 jaar te bedragen, na oplevering van de werken. Na 5 jaar kan de deelwagen worden overgenomen door de VME of Syndicus.
- Onderhoud, poetsen, verzekering, etc. verloopt via de autodeelaanbieder
- Het contract (onder voorwaarden van het verkrijgen van een vergunning) met de autodeelaanbieder moet reeds gesloten zijn en bijgevoegd zijn bij de aanvraag tot omgevingsvergunning
- Wij laten de ontwikkelaar vrij met welke autodeelaanbieder ze gaan samenwerken, maar het dient één te zijn die met zijn eigen vloot werkt
- De deelwagen kan slechts worden overwogen en meetellen om andere parkeerplaatsen te schrappen vanaf het moment dat er minstens 10 staanplaatsen vereist zijn in een project. Een tweede deelwagen kan worden overwogen vanaf het moment dat er minstens 20 staanplaatsen vereist zijn. Vanaf 50 verplichte staanplaatsen kan een derde deelwagen overwogen worden.

Kostprijs voor ontwikkelaar

Vergelijking van 3 mogelijk aanbidders (louter illustratief, prijzen d.d. september 2020, nog andere aanbidders mogelijk)

- Bij Battmobiel kost de Renault Zoë 400 euro per maand (excl. BTW) inclusief onderhoud en verzekering met 1800 euro voorschot. Voor een periode van 5 jaar, zoals voorgesteld in dit kader, komt dit dus neer op 25.800 euro kostprijs. Hier zijn eventuele *profits* die terugkeren naar de plaatser (ontwikkelaar) van de wagen niet meegerekend.
- Bij Stappin zijn deze kostprijzen voor het leasen 28.800 voor een benzine-wagen en 33.600 voor een elektrische wagen (excl. BTW) voor een periode van 5 jaar. Ook hier kunnen inkomsten deels terugvloeien naar de plaatser.
- Bij Cambio bedraagt de kost voor 5 jaar 27.000 euro voor een niet-elektrische wagen (Citroën C3) en 36.000 euro voor een elektrische wagen (Excl. BTW) (Renault Zoë)

Voor de eindgebruiker hangt de kostprijs af van aanbieder tot aanbieder. Voor bewoners van het betreffende project kunnen er voordeligere tarieven gerekend worden.

Gevolgen ontwikkelaar:

In bepaalde gevallen kan het dus mogelijk zijn om een aantal private parkeerplaatsen minder te voorzien dan voorgeschreven volgens de stedenbouwkundige verordening. Indien dit stedenbouwkundig aanvaardbaar geacht wordt (dit is niet overal en altijd het geval) kan een deelwagen het aantal ontbrekende parkeerplaatsen ondervangen. Volgens het belastingreglement dient er per ontbrekende parkeerplaats 10.000 euro betaald te worden. In het belastingreglement staat één deelwagen gelijk aan drie private parkeerplaatsen.

Fictief scenario: Stel dat een ontwikkelaar 3 ondergrondse parkeerplaatsen te weinig voorziet zou dat volgens het belastingreglement uitkomen op een belasting van 30.000 euro. Concreet betekent dit dat er in de plaats van een belasting van 30.000 euro voor 3 ontbrekende parkeerplaatsen een deelwagen kan geplaatst worden zonder boete. In bepaalde gevallen, bij bepaalde wagens zal dit zelfs goedkoper uitkomen dan de belasting. Daarenboven is het zo dat hoe meer succes een deelwagen heeft, hoe minder deze kost. De prijzen die hierboven vermeld staan zijn maximumprijzen bij geen gebruik van de wagen.

Daarnaast dienen er in dit fictieve scenario ook 3 private ondergrondse parkeerplaatsen minder voorzien te worden (de deelwagen dient in open lucht, geplaatst te worden). Een ondergrondse parkeerplaats kost al snel 30.000 euro. Dit betekent een winst van 90.000 euro. Tot slot stellen we ook vast dat lang niet alle ondergrondse parkeerplaatsen verkocht geraken. Ook dit is een kost voor de ontwikkelaar.

De conclusie is dat het plaatsen van een deelwagen voor private ontwikkelaars ook financieel voordelig is. Daarnaast kan aan de bewoners van het betreffende project een gunstregime aangeboden worden voor gebruik van de deelwagen, wat een extra troef is.

Mobiliteitshift

Dit kader probeert mee richting te geven aan een shift in onze mobiliteit van privaat wagenbezit naar gedeelde mobiliteit. Dit zal immers positieve effecten hebben over hoe we ons verplaatsen, maar ook op onze ruimtegebruik. Meer deelwagens betekent immers minder nood aan private parkeerplaatsen. Dit heeft op zijn beurt terug ruimte aan een kwalitatievere invulling van het openbaar domein, daar de parkeerdruk daalt.

13 januari 2021