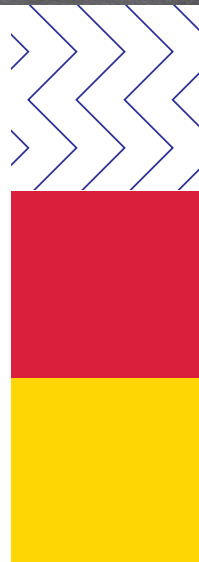




Handreiking voor Parkeren bij Optoppen

en bij andere vormen van beter benutten
bestaande voorraad



Inhoud

Woningen bouwen of auto's pakeren?	3
Voordelen van optoppen	3
Parkeeropgave bemoeilijkt beter benutten	3
Het gesprek aangaan over parkeerbeleid	5
Gesprekspunten	5
Stap 1. Voorkom een parkeeropgave met parkeerregulering	5
Stap2. Differentieer de parkeeropgave tot het nodige	7
Stap 3. Gebruik bestaande parkeerruimte	10
Conclusie: Woondruk of parkeerdruk	12

Woningen bouwen of auto's parkeren.

Het woningtekort heeft geen toelichting. Vele partijen proberen op allerlei manieren méér woningen te realiseren, om zoveel mogelijk woningzoekenden een dak boven het hoofd te bieden. Dat is mooi.

Als er plek voor de extra woningen is gevonden, maar geen ruimte voor voldoende parkeerplekken, gaat de woningbouw meestal niet door. Dan kan niet worden voldaan aan de parkeernorm: het aantal parkeerplekken dat volgens de gemeentelijke parkeernota moet worden toegevoegd per nieuwe woning. De parkeeropgave bij nieuwbouw bepaalt in grote mate of en hoeveel woningen gebouwd kunnen worden. Dat maakt binnenstedelijk verdichten ontzettend lastig.

Bij het toevoegen van woningen boven op (optoppen), onder (uitplinten) of tegen bestaande panden (aanplakken) en via woningsplitsing, is de parkeernorm vaak zelfs het grootste obstakel. Deze projecten staan of vallen bij een efficiënt parkeerbeleid.

Dat is zeer frustrerend voor initiatiefnemers zoals corporaties, ontwikkelaars en VvE's. Om van de vele woningzoekenden maar niet te spreken; helemaal in een tijd van grote woningtekorten. Het is daarom ontzettend belangrijk dat gemeenten gedegen parkeerbeleid opstellen. Beleid dat niet meer parkeerplekken vereist dan nodig. Beleid dat een bewustere afweging maakt tussen het belang van de auto versus de extra woning: woningen of parkeervakken?

Voordelen van optoppen

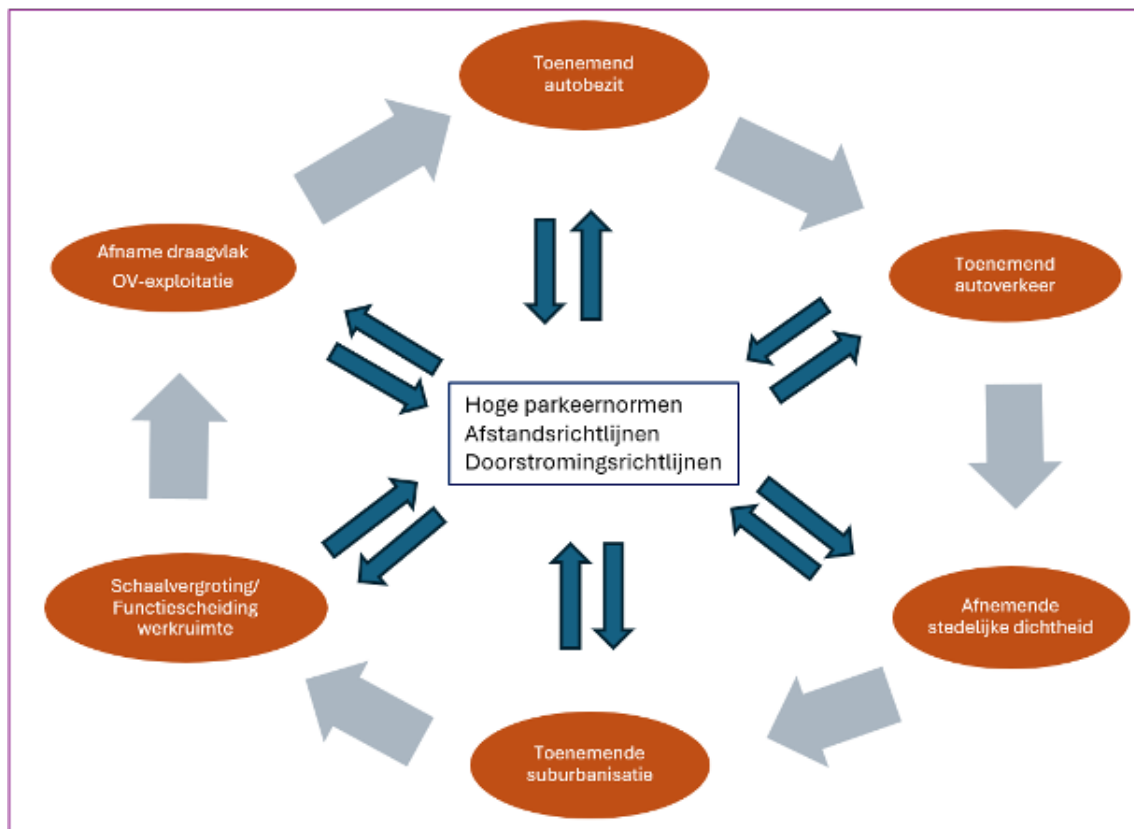
Veel corporaties en VvE's willen graag woningen toevoegen door optoppen (of splitsen, uitplinten en aanplakken). Hierbij hoeft een corporatie niet op zoek naar dure grondposities in gebiedsontwikkelingen. Bovendien kan de realisatietijd veel sneller zijn (twee jaar ten opzichte van tien tot 10 jaar bij nieuwbouw), wat het ook veel goedkoper maakt qua ontwikkelkosten. Corporaties en VvE's kunnen optoppen (deels) gebruiken om een renovatie mee te financieren, woningen levensloopbestendig te maken door toevoegen van een lift en als alternatief voor een dakvervanging. Daarnaast geeft optoppen een boost aan buurten die door huishoudensverdunding dunner bevolkt zijn geraakt, waardoor voorzieningen en ondernemers het er moeilijker hebben.

Parkeeropgave bemoeilijkt beter benutten

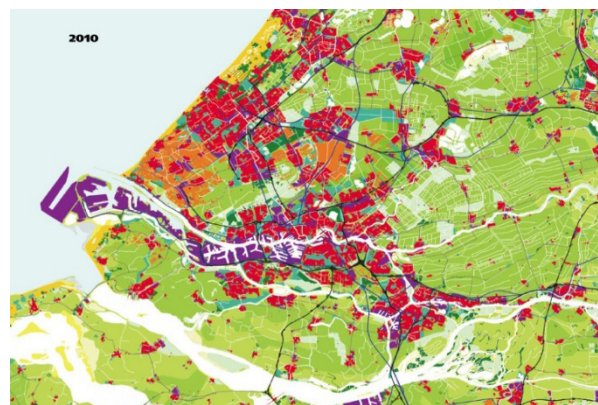
Parkeernormen stellen vast hoeveel plekken er per woning aangelegd moeten worden. Hoe hoger de norm hoe meer ruimte er per woning voor parkeren moet worden gereserveerd. Waar een parkeerplek moet komen, kan geen woning staan.

Hoge parkeernormen zorgen voor lagere woningdichtheden, grotere woon-werkafstanden en meer autoafhankelijkheid. Dat vereist weer meer parkeerplekken. Parkeren is een grote drijvende kracht geweest achter suburbanisering in Nederland¹.

¹ https://www.zuid-holland.nl/publish/pages/25330/quickscan_planoptimalisatie_versie_april_2020.pdf



Omdat binnenstedelijk verdichten door onnodig hoge parkeernormen vaak wordt bemoeilijkt, wordt de druk om te bouwen op agrarische grond steeds groter. Daar kan vaak wel ruimte worden gemaakt om aan hoge gemeentelijke parkeernormen te voldoen. Voor corporaties is het steeds moeilijker om een betaalbare grondpositie te verwerven voor woningbouw op deze locaties. Het is voor een corporatie vaak betaalbaarder, haalbaarder en ruimtelijk efficiënter om te bouwen op, onder of tegen eigen panden. Zeker als het eigen pand tegelijkertijd gerenoveerd en verduurzaamd kan worden. Ook veel VvE's voegen graag woningen aan hun pand toe om hun verduurzaming te bekostigen. Een nadeel is dat ook zij hierbij vaak niet aan de parkeernormen kunnen voldoen.



Het gesprek aangaan over parkeerbeleid

Bij Optoppen en aanplakken werken Aedes, provincie Utrecht, provincie Zuid-Holland samen. We zien dat parkeren bijna altijd een groot obstakel is bij deze projecten. Platform 31 signaleert hetzelfde bij woningspliten. Om optoppen, uitplinten, aanplakken en splitsen haalbaar te maken ten opzichte van de parkeernormen, doen wij deze handreiking. We willen hiermee corporaties, ontwikkelaars, ambtenaren, bestuurders en volksvertegenwoordigers in staat stellen deel te nemen aan het gesprek over parkeernormen bij woningbouw. Het is een beleidsveld dat nog vaak eenzijdig wordt benaderd vanuit het voorkomen van parkeerdruk. De eenzijdige benadering vanuit parkeerdruk gaat ten koste van de woningbouwopgave, betaalbaarheid van woningen, kwaliteit van de leefomgeving, groen, gezondheid en de mobiliteitstransitie.

Er zijn dus meerdere belanghebbenden gebaat bij een grondiger gesprek over het parkeerbeleid. Hier volgt een aantal punten waarover men het gesprek aan kan gaan over het parkeerbeleid en de parkeernormen bij woningbouw.

Wanneer je in gesprek gaat over parkeernormen, dan is het voor de woningbouw en het beter benutten van de bestaande woningvoorraad belangrijk om

1. In te zetten op optimale benutting van **parkeerregulering** en **nul-vergunningopties** om een parkeeropgave bij optoppen, splitsen etc. te voorkomen.
2. Te zorgen dat de parkeeropgave, **datagedreven** is en **gedifferentieerd**.
3. Niet standaard nieuwe parkeerplaatsen te eisen op eigen terrein, maar in de eerste plaats **bestaande parkeer- en verkeersruimte** te benutten.

Aan de hand van verschillende gesprekspunten werken we deze uitgangspunten uit.

Gesprekspunten

Stap 1. Benut parkeerregulering optimaal

Parkeernormenbeleid is er veelal primair op gericht parkeerdruk te voorkomen. Maar als het alleen leunt op hoge parkeernormen, gaat het parkeerbeleid ten koste van de woningbouw. Het beste middel om parkeerdruk te voorkomen zonder de woningbouw te frustreren, is parkeerregulering. Parkeerregulering bestaat uit parkeervergunningverlening, en een regeling voor bezoekers. Bij aanwezigheid van parkeerregulering kan ervoor worden gekozen om te bouwen voor huishoudens zonder of met minder auto's. 25% van de huishoudens heeft geen auto². Dit is een doelgroep waar specifiek voor gebouwd kan worden. Met parkeerregulering kan de gemeente voor elke nieuwe woning kiezen of die wel of geen recht op een parkeervergunning of ontheffing voor een blauwe zone krijgt. Hierdoor kunnen parkeervergunning- en/of ontheffingsaanvragen worden afgewezen en kunnen er wel woningen worden gebouwd, ook al is er geen ruimte voor parkeren. Dit heet ook wel een nul-vergunningsoptie. De gemeente handhaaft dit door een GROEP of BRON-lijst bij te houden: een Geen/Bepoort Recht Op Parkeervergunning-lijst waarop de rechten voor elke woning wordt bijgehouden. In veel gemeenten is er parkeerregulering aanwezig in de vorm van vergunning parkeren, betaald parkeren of blauwe zones, maar is het beleid er nog weinig op ingericht om de woningbouw daarvan te laten profiteren.

Nulvergunningsopties in Parkeernota Schiedam 2024 https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR723410/1#bijlage_1

“Parkeren vormt een voornaam aandachtspunt bij nieuwe woningbouwontwikkelingen. Enerzijds wil een deel van de bewoners de beschikking hebben over een ‘eigen’ parkeerplaats, het liefst voor de deur. Anderzijds is er een groep die ervoor kiest om niet langer een auto te hebben en meer gebruikmaakt van openbaar vervoer en andere vormen van (deel)mobiliteit. Dit, in samenhang met de schaarse ruimte die beschikbaar is en de kosten samenhangend met de aanleg van een parkeerplaats, vraagt om een zorgvuldige normering van het parkeren, afgestemd op de (toekomstige) behoefte van de bewoners van Schiedam.” Initiatiefnemer van de woningbouw mag in gereguleerd gebied zelf bepalen hoeveel parkeerplekken er komen. Gemeente eist geen parkeerplekken bij nieuwbouw in gereguleerd gebied.

	Centrum	Schieveste	Schil	Overig
Woning	0	0,3	0,7	1,4
Woning (bereikbaar/sociaal; huur)	0	0,3	0,4	0,6
Woning (bereikbaar/sociaal; koop)	0	0,3	0,5	0,6
Kamerverhuur	0	0,3	0,1	0,25
Serviceflats	0	0	0,5	0,65

Recht of geen recht op een parkeervergunning moeten de gemeente, corporatie, bouwer en makelaar wel goed organiseren en vooraf communiceren met de potentiële bewoners. Anders kan dat veel (politieke) onrust geven ³. Goede communicatie maakt zelfselectie van de toekomstige bewoners mogelijk. Zij moeten weten waar ze voor kiezen en niet vragen waar ze kunnen parkeren op het moment van intrekken. Door gericht te bouwen voor huishoudens met minder of zonder auto, kunnen woningen worden bijgebouwd die anders vaak niet gerealiseerd mogen worden. Vooral bij inbreiding is er vaak onvoldoende ruimte voor parkeerplekken.

Geen parkeereis in Nijmegen 2024 <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR709184/1>

“Voor een woning in het gereguleerd gebied (met verwijzing naar een digitale kaart) geldt dat er bij woningsplitsing geen parkeervergunningen en/of abonnementen worden uitgegeven aan de nieuwe huisnummers. Dit leidt immers tot een ongewenst verhoging van de parkeerdruk in het gebied. Er geldt voor woningsplitsing in gereguleerd gebied dus geen parkeereis.” Gemeente Nijmegen geeft geen straatparkeervergunningen voor nieuwbouw, maar stelt voor nieuwbouw, in tegenstelling tot splitsen, helaas nog wel parkeereisen in gereguleerd gebied. Men kan er ook voor kiezen de initiatiefnemer zelf te laten bepalen wat hij durft te verhuren of verkopen zonder parkeerplekken.

³ <https://www.denhaagfm.nl/dhfm/4778779/gemeente-weet-al-zes-jaar-dat-sociale-huurders-op-assumburgweg-geen-parkeerplek-krijgen>

Gemeenteraden, bewoners en ondernemers zijn vooraf meestal tegen invoering of uitbreiding van parkeerregulering. Vergunning-parkeren is in veel gemeenten politiek nauwelijks bespreekbaar hoewel blauwe zones wel heel vaak worden toegepast en hetzelfde effect kunnen hebben. Een zeer aanzienlijk deel van de woningvoorraad functioneert dan ook al met een vorm van parkeerregulering.

Vergaande differentiatie en maatwerk zijn tegenwoordig mogelijk⁴ bij parkeerregulering.

Kosten voor mantelzorgers, onderwijzers, kerkbezoekers, bestaande bewoners, of voor wie dan ook maar wenselijk, kunnen worden beperkt. Met parkeerregulering kan een gemeente overgaan op sturend parkeerbeleid en zo de parkeeropgave bij optoppen en splitsen beperken en de woningbouw stimuleren. In participatietrajecten rond invoering van parkeerregulering blijft het verband tussen woningbouw en parkeerregulering meestal onderbelicht. Invoering of uitbreiding van parkeerregulering kan de woningbouw vergemakkelijken. Dan moeten de gemeentelijke parkeernormen wel goed op die regulering inspelen. Gemeente Leidschendam-Voorburg heeft de overwegingen rond weigeren van vergunningen of ontheffingen verder uitgeschreven in hun parkeernota⁵.

Stap2. Differentieer de parkeernormen per locatie en woningtype

Als er geen parkeerregulering is of komt en bouwen voor huishoudens met minder of zonder auto niet haalbaar is, ontstaat er een parkeeropgave. Streef er samen naar dat die opgave datagedreven is. Gemeenten baseren hun normen op de parkeerrichtlijnen van kennisinstelling CROW. Deze parkeerrichtlijnen komen met een bandbreedte. De CROW-bandbreedtes zijn sinds juni 2024 ook gebaseerd op autobezit-data. De bandbreedtes reiken bijvoorbeeld voor sociale huur nu tot 0,2 (voorheen 0,5). Maar dat biedt geen garantie dat de gemeentelijke parkeernormen ook datagedreven worden. Een gemeente kiest namelijk zelf of het laag, in het midden of hoog in de bandbreedte gaat zitten.

Gemeenten gaan vaak hoger in de bandbreedte zitten dan het gemiddeld autobezit ter plekke rechtvaardigt. De motivering die daarvoor wordt gegeven is dat het gemeentelijk autobezit gemiddeld 0,1 boven het landelijk gemiddelde zit. Op basis daarvan wordt vervolgens voor sommige woningtypen een norm gesteld van 0,5 of zelf 1 boven het gemiddelde autobezit van dat type woning. Een gemiddeld hoger autobezit komt echter vooral op het conto van meer huishoudens met 2 en 3 auto's. En dat zijn meestal niet de kleinere en betaalbare huurwoningen.

Ook de gebiedsindeling kan tot onnodig hoge normen leiden. Parkeerbeleid gaat meestal uit van stedelijkheidsgraden (zeer sterk stedelijk tot niet-stedelijk) en gebiedsindelingen (centrum, schil, rest bebouwde kom). Hoe minder stedelijk en hoe minder centrum, hoe hoger de richtlijn. Dat zijn echter aspecten die vaak maar beperkt invloed hebben op het werkelijk autobezit ter plekke. De portemonnee en de samenstelling van het huishouden zijn veel maatgevender voor het aantal auto's. En dat hangt weer samen met het woonoppervlak. Ook wordt er vaak voor de schil en rest bebouwde kom een hogere norm vastgesteld, terwijl het autobezit er vaak hetzelfde is of nauwelijks afwijkt van het autobezit in het centrum.

Tevens houdt deze systematiek geen rekening met de omgeving die je wilt creëren. Als een gemeente het centrum wil uitbreiden in het naastgelegen buitengebied, dan moet je centrum-normen aanhouden en niet de normen voor buitengebied. Dat gaat vaak mis. Gemeenten baseren hun normen meestal op wat er nu is en niet voor wat ze willen creëren.

4 <https://www.rotterdam.nl/maatwerk-parkeerproducten>

5 <https://www.lv.nl/file/nota-parkeerbeleid-2021#:~:text=Bij%20de%20vaststelling%20van%20de,het%20geen%20volledig%20nieuw%20parkeerbeleid>

Hieronder volgt nog een aantal zaken waar parkeernormen bij woningbouw explicieter rekening mee zouden moeten houden:

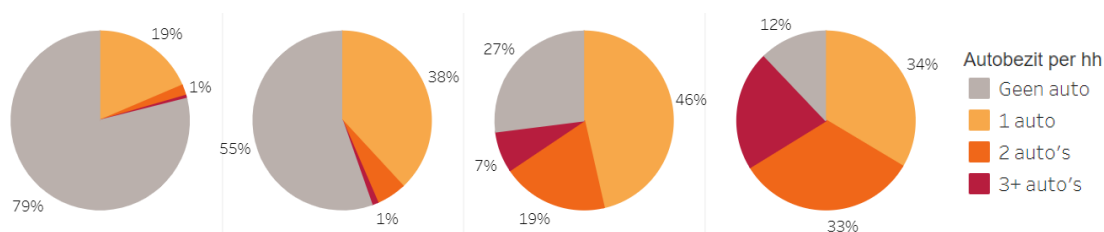
- **Differentieer naar aanwezigheid van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)**
Aanwezigheid van HOV in de vorm van Trein, Metro en HOV-buslijnen, bieden een goed alternatief voor de auto. Ze creëren bereikbare omgevingen. Dit zijn plekken waar het wenselijk is te verdichten en waar OV-georiënteerd, in plaats van auto-georiënteerd, gebouwd kan worden. Als op deze goed bereikbare HOV-locaties woningen worden gebouwd voor huishoudens met veel auto's, dan wordt de schaarse ruimte niet efficiënt en duurzaam ingevuld. De huishoudens zonder auto's moeten dan op auto-afhankelijker plekken gaan wonen. De CROW-richtlijnen schrijven sinds kort ook reductiefactoren voor verschillende soorten HOV-omgevingen voor. Gemeenten zijn zich hier nog maar beperkt van bewust en kunnen hierop gewezen worden als het nog niet is verdiscon-teerd in hun parkeernormen.
- **Baseer normen op autobezit/lease ter plekke**
Het autobezit ter plekke is een goede voorspeller. Zeker gemiddeld over een buurt of wijk ontstaat een duidelijk beeld hoeveel auto's een huishouden er gemiddeld heeft.

De CROW-richtlijnen geven een voorspelling in een bandbreedte op basis van het type omgeving en type woning. We weten het autobezit inmiddels echter exact, per woningtype, woningoppervlak, eigendomstype en buurt. We hebben daardoor geen voorspelling meer nodig. Steeds meer parkeeradviseurs beschikken over nauwkeurige autobezitdata inclusief de bedrijfslease. CBS geeft het gemiddelde autobezit per buurt⁶. Binnenkort komt op www.passendeparkeernorm.nl weer autobezitdata beschikbaar. Voor Zuid-Holland is al gedetailleerdere autobezit/leasedata beschikbaar.

Praktijkvoorbeeld: datagedreven omgaan met parkeernormen Provincie Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland stelt datagedreven parkeerbeleid verplicht voor sociale huur. De provinciale parkeernorm geldt in principe alleen bij nieuwe omgevingsplannen. Bij optoppen is dit vaak niet het geval. Wel laat de viewer [Autobezit Zuid-Holland](#) zien dat een (soms) forse verlaging van parkeernormen in de praktijk vaak goed mogelijk is. Een data gerichte houding door overheden rondom parkeernormen is 1 van de belangrijkste succesfactoren voor een versnelling.

- **Differentieer naar woonoppervlak**
Het woonoppervlak heeft grote invloed op het autobezit. Gemeenten houden hier vaak maar zeer beperkt rekening mee. In kleine woningen wonen vaker 1 of 2 personen, die minder auto's nodig hebben. Daarmee hebben zij ook minder parkeerplekken nodig. Parkeernormen moeten daar rekening mee houden.



Afbeelding 3. Gemiddelden van Zuid-Holland Bron: Autobezit viewer PZH.

⁶ <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85618NED/table?dl=ACIEI>

Let op: als er woonoppervlaktes gegroepeerd worden, verdwijnt daarmee ook weer informatie. Een 45 m² appartement is veelal een 1-persoonswoning. Een woning van 70m² kan twee personen of nog een klein gezin kan herbergen en zal dus ook een ander gemiddeld autobezit zal hebben. Die informatie verdwijnt als je deze samenvoegt in 1 categorie van 30 tot 75m².

- **Differentieer naar eigendomstype**
Huishoudens in sociale huurwoningen hebben substantieel minder auto's dan huishoudens in vrije sector woningen. Ook al vind je dat iedereen een eigen auto moet kunnen hebben en parkeren, de praktijk is dat vaak maar de helft van huishoudens van sociale huurappartementen een auto heeft. Meer parkeerplekken aanleggen is dan bouwen voor leegstand. Veel gemeenten hanteren nog oude CROW-richtlijnen, waarin sociale huur en middel dure huur waren samengevoegd. Daardoor wordt structureel een te hoge parkeernorm voorgeschreven voor sociale huurappartementen. Gemeentelijk parkeerbeleid moet onderscheid maken tussen de sociale huur en vrije sector koop en huur.
- **Differentieer naar woningtype**
Gemeentelijke parkeernormen moeten rekening houden met het woningtype. Appartementen hebben gemiddeld structureel minder auto's dan eengezinswoningen. Er zijn gemeenten die daar geen rekening mee houden.
- **Differentieer naar doelgroep**
Studenten, starters, oudere alleenstaanden en zorgbehoevenden hebben een lager autobezit dan gemiddeld. Als woningen langdurig voor een doelgroep bestemd zijn, is ook voor de parkeernorm differentiatie naar doelgroep mogelijk.
- **Differentieer de bezoekersnorm**
Bij woningbouw wordt vrijwel overal in Nederland nog standaard 0,3 parkeerplekken per woning voor bezoekers gerekend. Dat is een grote last voor woningbouwontwikkelingen. Die 0,3 is nooit op data gebaseerd. Uit onderzoek⁷ blijkt dat die 0,3 in de meeste gevallen te hoog is. Op de zeer sterk stedelijke plekken voldoet 0,1 tot 0,15 en net daarbuiten 0,2. De CROW-richtlijnen zijn hier inmiddels op aangepast, maar het gemeentelijk beleid kan daar voorlopig nog op achterlopen.

Tabel 10. Aandeel bezoekers bij woningen	Parkeercijfers voor bezoekers (per woning)			
	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Zeer sterk stedelijk	0,1	0,1	0,15	0,2
Sterk stedelijk	0,1	0,1	0,15	0,2
Matig stedelijk	0,1	0,1	0,15	0,2
Weinig stedelijk	0,15	0,15	0,2	0,3
Niet stedelijk	0,15	0,15	0,2	0,3

Bron: CROW

Dit zijn een aantal aanknopingspunten voor een gesprek. Gemeentelijke parkeernota's bevatten meestal uitzonderings- en maatwerkmogelijkheden. Een goede data-onderbouwing voor een woningbouwproject kan een gefundeerde uitzonderingsbasis vormen.⁸

⁷ <https://vexpan.nl/vexpansies/vexpansie-2021-4-3/blz.16-19>

⁸ https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR718041/1#hoofdstuk_5.Artikel_5.2

Als hier een datagedreven parkeeropgave uit volgt, is de eerstvolgende stap om te kijken of deze opgave valt binnen een vrijstelling voor kleine ver- of nieuwbouwplannen. Veel gemeenten hebben een vrijstelling voor kleinere plannen die bijvoorbeeld onder de 3 parkeerplekken vereisen. Voor 8 kleine sociale huurappartementen met een gezamenlijke parkeereis van 2,4 zou die vrijstelling voldoende kunnen zijn. Misschien is een speciale optop-vrijstelling van bijvoorbeeld onder de 4 plekken ook buiten gereguleerd gebied mogelijk.

Nota Parkeernormen Gemeente Teylingen 2023: “In deze nota wordt voor woonfuncties afgeweken van het uitgangspunt dat de autoparkeernormen worden gebaseerd op de parkeerkencijfers van CROW. Uit actuele cijfers over het daadwerkelijke autobezit blijkt namelijk onder meer dat:

- het autobezit bij sociale huurwoningen substantieel lager is dan bij koop- en vrije sector huurwoningen;
- de woninggrootte bepalend is voor het autobezit per woning;
- het autobezit bij grondgebonden woningen substantieel hoger is dan bij appartementen.

Uit deze actuele cijfers over het daadwerkelijke autobezit blijkt dat het type grondgebonden woning (vrijstaand, 2-onder-1-kap, rijwoning) of de woningwaarde minder bepalende factoren zijn voor het autobezit per woning. In de CROW-parkeerkencijfers is dit juist de grondslag. Voor woonfuncties is de autoparkeernorm daarom gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit in Teylingen en niet op de CROW parkeerkencijfers.”

Inmiddels heeft het CROW hun bandbreedtes ook gebaseerd op autobezitdata.

Stap 3. Gebruik bestaande parkeerruimte

Als er geen parkeerregulering is en er is vastgesteld dat er plekken moeten worden toegevoegd, dan heeft het vanuit de woningbouwopgave de voorkeur om bestaande parkeervoorzieningen te gebruiken, in plaats van ruimte te maken voor nieuwe parkeerplekken.

- **Parkeren Op Eigen Terrein (POET)**
 Veel gemeenten hanteren standaard POET als voorwaarde. Bij veel appartementencomplexen is er ook parkeergelegenheid op eigen terrein. Als kan worden aangetoond dat er voldoende plek is op eigen terrein, in de parkeergarage of op het parkeerveld, hoeft er in principe geen extra plek gecreëerd te worden. Eventueel kunnen er ook nieuwe plekken worden gecreëerd door de inrichting van het parkeerterrein te optimaliseren.
- **Dubbelgebruik**
 Maar als POET niet mogelijk is, moet dat niet meteen het einde zijn van een woningbouwplan. Als er plek is in andere parkeergarages of als er andere parkeerterreinen in de omgeving zijn, dan moet dat bespreekbaar zijn. Veel parkeervoorzieningen staan 's avonds en in het weekend leeg, zoals de parkeervoorzieningen van kantoren. Gemeentelijke parkeernota's maken dubbelgebruik momenteel wel mogelijk als het om nieuwbouw met meerdere functies gaat. Benutten van leegstand in aanwezige voorzieningen kan benoemd en bevorderd worden. Idealiter worden langzaam maar zeker alle grotere private parkeervoorzieningen openbaar toegankelijk en wordt van nieuwe voorzieningen geëist dat ze openbaar toegankelijk worden, zodat dubbelgebruik mogelijk wordt en nieuwe parkeervoorzieningen niet meer nodig zijn.

- Straatparkeren

Als POET en dubbelgebruik niet mogelijk zijn, zou ook parkeren op straat bespreekbaar moeten zijn. Zeker als er geen parkeerdruk is en er dus nog ruimte is om op straat te parkeren.

Straatparkeren (12m²) neemt per auto de helft minder ruimte in vergeleken met terreinparkeren (25m²). Bij straatparkeren worden de straat en stoep namelijk ook gebruikt als inparkeer- en instapruimte.

Het is van belang hoe parkeerdruk wordt vastgesteld. Tot welke afstand wordt er gemeten en wanneer spreken we van parkeerdruk? Bij 60%, 80% of 90% bezetting van alle parkeerplekken? Soms wordt er lokaal parkeerdruk ervaren, terwijl er om de hoek, of iets verderop voldoende plek is. Wat acceptabele loopafstanden zijn, is zeer subjectief. Voor wonen wordt 100 meter als acceptabel gezien. We zien dat mensen bereid zijn op veel grotere afstand te parkeren als zij daarmee parkeerregulering kunnen omzeilen. Om waterbedeffecten te voorkomen, wordt zelfs vaak een afstand van 500 meter aan gehouden.

Daarnaast kan er worden gekeken of er extra plek gecreëerd kan worden op straat. Door bijvoorbeeld van langsparkeren naar haaksparkeren te gaan. Of door langsparkeren toe te voegen langs gebiedsontsluitingswegen (GOW) die van 50 km/h naar 30 km/h gaan (GOW30). Of met ruimte die kan worden gecreëerd door het invoeren van eenrichtingsverkeer en verkeerscirculatie. Wat vindt men belangrijker? Woningen kunnen bouwen of behouden van verkeer uit twee richtingen?

- Deelauto's

Deelauto's kunnen eigen autobezit vervangen en zo een lagere parkeernorm verantwoord maken. Dit verschilt echter per doelgroep. Voor dagelijks woonwerk-verkeer heeft een deelauto meestal geen zin, vanwege de hoge kosten. Die kosten spelen voor sociale huurders meestal ook een grotere rol dan voor vrije sector huishoudens. Voor ouderen kan een deelauto juist wel een tweede of eerste auto vervangen. Per locatie en doelgroep kan het aanbieden van deelauto's dus verschillend effect hebben.

Steeds meer gemeenten geven een reductiefactor op de parkeernorm bij aanbod van deelauto's. Zorg bij deelauto's dat ze ook door de omgeving gebruikt kunnen worden als het gebruik door de eigen bewoners te laag is. Plaats ze daarom in openbaar gebied. Enkel het aanbieden van deelauto's is niet voldoende. Het succes van deelmobiliteit is voor een groot deel afhankelijk van het flankerende mobiliteitsbeleid van een gemeente. Wanneer gemeenten bijvoorbeeld geen regulering van autoparkeren in een gebiedsontwikkeling hanteren, wordt het vrijwel onmogelijk om deelmobiliteit succesvol te implementeren.

Conclusie: Woondruk of parkeerdruk

De auto is voor veel mensen noodzakelijk om naar hun werk te gaan, te sporten of hun sociale leven op peil te houden. Tegelijkertijd is het stichten van een eigen huishouden of gezin afhankelijk van voldoende woningen. Laten we het voorkomen van parkeerdruk en het reduceren van woondruk goed in verhouding tot elkaar afwegen. Woningbouw is gebaat bij afgewogen parkeer-beleid.

Er zijn andere manieren om parkeerdruk te voorkomen dan door het tegenhouden, duurder maken of beperken van woningbouw. Wanneer je met of binnen de gemeente in gesprek gaat over parkeernormen, dan is het in het voor optoppen en andere vormen van beter benutten van de bestaande voorraad, belangrijk om:

1. In te zetten op optimale benutting van **parkeerregulering** en **nul-vergunningopties** om een parkeeropgave bij optoppen, splitsen etc. te voorkomen.
2. Te zorgen dat de parkeeropgave **datagedreven** is en gericht op het type omgeving dat men wil creëren.
3. Niet standaard nieuwe parkeerplaatsen te eisen, maar ook **bestaande parkeer- en verkeersruimte** te benutten.