

Parkeerkencijfers geven aan hoeveel parkeerplaatsen je ongeveer nodig hebt bij een voorziening. Parkeernormen geven aan hoeveel parkeerplaatsen de gemeenten eist. Over de relatie tussen deze begrippen ontstaat nog wel eens verwarring. Daarom nog maar eens de uitgangspunten op een rij gezet.

Wat kun je met parkeerkencijfers en parkeernormen?

In de jaren tachtig van de vorige eeuw zijn voor nieuw te bouwen voorzieningen parkeerkencijfers ontwikkeld. Parkeerkencijfers zijn een hulpmiddel voor de ontwerpers. Ze zijn bedoeld om een orde van grootte uit te rekenen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening. Dat het om een orde van grootte gaat is onder andere af te leiden uit het feit dat de meeste kencijfers een band-

breedte hebben. Voor een wijkgebouw / cultureel centrum bijvoorbeeld gelden parkeerkencijfers van 1,0 - 3,0 parkeerplaats per 100 m² bebouwd vloeroppervlak. In dezelfde periode ontstond tevens een dringende behoefte aan *parkeernormen voor nieuwbouwlocaties*. Deze worden aangehouden bij het beoordelen van bouwaanvragen. Om aan de behoefte aan parkeernormen tegemoet te komen heeft de Vereniging Nederlandse Gemeenten in de model bouwverordening daar een paragraaf aan gewijd. Hierin verwijst men naar de parkeerkencijfers uit de asvv. Veel gemeentes verklaren de model bouwverordening van toepassing zonder uitgebreid stil te staan bij deze verwijzing.

Gemeentelijk parkeerbeleid

Hier nu ontstaat vaak een probleem. Parkeernormen geven het aantal parkeerplaatsen aan dat moet worden gerealiseerd. Meer of minder aanleggen wordt dan doorgaans niet toegestaan. Parkeerkencijfers zijn zoals gezegd ontwikkeld om een orde van grootte te bepalen en kennen een bandbreedte. Parkeernormen kan men wel baseren op de parkeerkencijfers als men daarbij een correctie aanbrengt, gebaseerd op het plaatselijk parkeerbeleid en de lokale kenmerken wat betreft autobezit en autogebruik.

Het gemeentelijk parkeerbeleid kan vraagvolgend of sturend zijn. Bij een vraagvolgend parkeerbeleid staat het voldoen aan de vraag naar parkeerplaatsen centraal. Dit houdt in dat men parkeerplaatsen op de juiste locatie (daar waar er behoefte aan is) aanlegt en eveneens dat men zorg draagt voor een eerlijke verdeling van de beschikbare parkeerplaatsen. In zo'n geval zal telkens met een ruime parkeernorm worden gewerkt om te voorkomen dat er parkeeroverlast op straat en in de wijk ontstaat. Deze norm wordt dan nadrukkelijk als mini-

Bij vraagvolgend parkeerbeleid schrijft men in het algemeen de hoogste waarde van een parkeerkencijfer voor. Bij sturend parkeerbeleid gebruikt men vaak de laagste waarde van de parkeerkencijfers.





Voor tuincentra geldt een parkeerkcijfer van 2,2 tot 2,7 parkeerplaats per 100 m². In de praktijk hoeft dat niet perse ook de parkeernorm te worden.

mum gezien: er moeten ten minste zoveel parkeerplaatsen in het bouwplan zijn opgenomen. Bij vraagvolgend parkeerbeleid schrijft men in het algemeen de hoogste waarde van een parkeerkcijfer voor.

In alle andere gevallen spreekt men van een sturend parkeerbeleid dat is gericht op beperking van het niet-noodzakelijke autogebruik. Een sturend parkeerbeleid tracht het selectief gebruik van de auto te bevorderen en daarmee de groei van de automobiliteit te beperken ten gunste van leefbaarheid en luchtkwaliteit.

In het licht van een sturend parkeerbeleid zijn parkeernormen te gebruiken om een maximum aantal te realiseren parkeerplaatsen in een bouwplan aan te geven. Daarnaast moet men dan in de verordening aangegeven dat er ook aandacht moet zijn voor alternatieven voor de auto, zoals kwalitatief goede en voldoende fietsparkeerplaatsen en de nabijheid van een openbaarvervoerhalte of een bedrijfsvervoersplan. Bij sturend parkeerbeleid wordt vaak de laagste waarde van de parkeerkcijfers toegepast.

Ontbrekende parkeerkcijfers

De praktijk wijst overigens uit dat gemeenten het sturend parkeerbeleid als te rigide ervaren. Steeds vaker zoeken zij het evenwicht tussen zoveel mogelijk tegemoetkomen aan de parkeervraag en de optimale combinatie van bereikbaarheid en leefbaarheid. In zo'n geval zoeken gemeenten een gulden middenweg in de bandbreedte van parkeerkcijfers.

In lang niet alle gevallen is een passend parkeerkcijfer voorhanden. Er worden in de asvv 47 typen voorzieningen beschreven met een parkeerkcijfer. Het kan dus voorkomen dat een bouwaanvraag door een bedrijf wordt ingediend waarbij niets bekend is over de consequenties voor het parkeren.

Parkeerkcijfers zijn bedoeld voor nieuwbouwlocaties. Er staat niets geschreven over het aanpassen of vergroten van bestaande gebouwen of een functiewijziging van een gebouw. De voorbeelden in het kader op de volgende pagina schetsen enkele van de voorkomende discussiepunten.

Ook voor multifunctionele gebouwen met diverse voorzieningen onder één dak zijn geen parkeerkcijfers. En men niet kan volstaan met het simpelweg optellen van alle gewenste aantallen parkeerplaatsen per afzonderlijke voorziening. De kracht van een dergelijk gebouw ligt immers in de bundeling, waardoor bezoekers met één rit diverse activiteiten kunnen combineren. Bij multifunctionele gebouwen, maar ook bij een gebiedsgewijze aanpak, kan een parkeerbalans uitkomst bieden. Deze wordt uitvoerig beschreven in crow-publicatie 182 'Parkeerkcijfers – Basis voor parkeernormering'.

Kortom, het ontwikkelen en uitbrengen van parkeerkcijfers ontslaat gemeenten niet van hun plicht om voor hun eigen gebied passende parkeernormen te ontwikkelen. Deze normen kunnen wel parkeerkcijfers als uitgangspunt nemen. Met concrete, door de gemeenteraad vastgestelde parkeernormen is veel onduidelijkheid en discussie achteraf te voorkomen.



Bij uitbreiding van voorzieningen moeten parkeerkencijfers met het nodige voorbehoud worden gebruikt.

▶ Parkeerkencijfers bieden niet altijd een oplossing

Voorbeeld 1

Een projectontwikkelaar wil een wijkwinkelcentrum van 3500 m² bouwen. Bij een dergelijke voorziening hoort een parkeerkencijfer van 2,5 tot 4,0 parkeerplaatsen per 100 m².

Het gewenst aantal parkeerplaatsen komt dan neer op iets tussen de 87 en 140 parkeerplaatsen. Het gemeentelijk beleid gaat uit van ruim voldoende parkeergelegenheid voor zowel bezoekers als medewerkers. Is dan met 100 parkeerplaatsen redelijk aan de parkeervraag voldaan?

Ja, want dat valt ruim binnen de marges die het parkeerkencijfer aangeeft. Dit houdt in dat er gedurende het grootste deel van de tijd voldoende parkeerplaatsen aanwezig zullen zijn. Alleen tijdens piekmomenten, zoals vlak voor belangrijke feestdagen of tijdens evenementen, zal er een tekort optreden.

Voorbeeld 2

Een oude woning in het centrum van een middelgrote plaats wordt omgebouwd tot winkeltje met bruto vloeroppervlak van 80 m². Volgens het bijbehorende parkeerkencijfer zouden hier 2,8 tot 3,8 parkeerplaatsen per 100 m² moeten worden aangelegd. Is het dan rechtvaardig om de aanleg van 3 parkeerplaatsen te eisen, terwijl bij alle oude winkels in het centrum in het verleden nooit een parkeereis is gesteld?

Waarschijnlijk is het rechtvaardiger om naar de procentuele vergroting van het winkelvloeroppervlak in het hele centrum te kijken en het totaal aantal parkeerplaatsen met een zelfde percentage te laten toenemen.

Voorbeeld 3

Een tuincentrum aan de rand van de bebouwde kom wil het huidige oppervlak van 3000 m² uitbreiden met 1500 m². Bij een dergelijke voorziening wordt gewerkt met een parkeerkencijfer van 2,2 tot 2,7 parkeerplaatsen per 100 m². Het tuincentrum beschikt in de huidige situatie over 40 parkeerplaatsen. De gemeente eist bij het bouwplan een totaal aantal van 112 parkeerplaatsen (4500 x 2,5 x 0,01) voor het nieuwe tuincentrum. *Hier lijkt een parkeereis van 37 plaatsen rechtvaardiger (alleen voor de uitbreiding). Of men zou het aantal parkeerplaatsen met 50% kunnen uitbreiden, net als het vloeroppervlak (dus 20 extra parkeerplaatsen).* ■

Resumé

- Parkeerkencijfers en parkeernormen worden vaak gelijkgeschakeld.
- Te rigide toepassing van kencijfers kan tot merkwaardige uitkomsten leiden.
- Gemeenten moeten voor hun eigen gebied passende parkeernormen ontwikkelen waarbij de kencijfers een leidraad kunnen zijn.