

## 7. Parkeernormen

Naam maatregel		Parkeernormen
<b>Omschrijving van de maatregel</b>		
Beschrijving en definitie maatregel		<p>Lagere parkeernormen zijn er op gericht om het aanbod van parkeerplaatsen te veranderen en daarmee het aantrekken van autoverkeer te verminderen. Parkeernormen zijn een effectieve maatregel om modal shift te bevorderen. Wanneer een parkeerplaats op 100 tot 300 meter van de woning is gesitueerd, in plaats van direct voor de woning, zorgt dit ervoor dat het autogebruik voor korte ritten bijna halveert (<math>\mu</math>-consult, 2017).</p> <p>Een belangrijk aspect is de huidige bezettingsgraad. Wanneer de parkeerdruk laag is, heeft het verminderen van de parkeernorm niet of nauwelijks effect. Pas bij een bezettingsgraad van ongeveer 80% heeft het capaciteitsbeleid effect op het mobiliteitsgedrag (CE Delft, 2018a).</p> <p>Op dit moment worden vrijwel overal minimum parkeernormen gebruikt. Het verlagen van parkeernormen en het instellen van een maximum parkeernorm kunnen ervoor zorgen dat andere vervoersmiddelen, zoals (elektrische) fiets en ov, aantrekkelijker worden. Door bijvoorbeeld het combineren met deelauto's, centrale parkeerplaatsen in een wijk en goede alternatieven kan een lagere parkeernorm worden gehanteerd. Zeker in het geval van nieuwbouw is het toepassen van lagere parkeernormen een effectieve maatregel om deelmobiliteit en fiets- en ov-gebruik te stimuleren.</p>
Tijdpad voor invoering		Op relatief korte termijn (enkele maanden) kunnen enkele parkeerplaatsen verminderd worden. Een aanpassing aan de algehele parkeernorm in wijken, bedrijven of de hele gemeente neemt langer in beslag. Een aanpassing in de algemene parkeernorm kan enkele jaren in beslag nemen.
<b>Emissiereductie</b>		
Effect op CO <sub>2</sub>	++	Het toepassen van lagere parkeernormen, waardoor het autobezit en -gebruik vermindert, heeft binnen parkeer- en ruimtelijk beleid de hoogste bijdrage aan het effect. Een 2 tot 4% lagere parkeernorm levert ongeveer 0,75 tot 1,5% minder voertuigen op (CE Delft, 2019a). Het effect van parkeernormen ligt tussen de 0,5 tot 2,5% aan reductie van de totale CO <sub>2</sub> -uitstoot van mobiliteit.
Effect op luchtvervuilende emissies (PM, NO <sub>x</sub> )	+	Binnen de MRDH (CE Delft, 2020c) zorgen lagere parkeernormen voor een reductie in totale CO <sub>2</sub> -emissie van 1%. Parkeernormen hebben een relatief hoog effect op NO <sub>x</sub> -reductie, omdat de gemiddelde leeftijd van auto's die in steden rijden wat hoger is. Parkeernormen hebben op de totale NO <sub>x</sub> -uitstoot in de MRDH een reductiepotentieel van 1%. Voor fijnstofemissies zijn parkeernormen minder effectief. Het reductiepotentieel is 0,3% op de totale fijnstofemissie.
<b>Overige effecten</b>		
Effect op de vraag naar duurzame energie (i.r.t. RES)	0	Een lagere parkeernorm kan een verschuiving naar alternatieve modaliteiten stimuleren. Alleen wanneer er een capaciteitsuitbreiding gemaakt wordt in het ov of in deelmobiliteit (elektrische voertuigen) volgt hier een hogere vraag naar duurzame energie.
Leefbaarheid	++	Minder autokilometers in de bebouwde kom zorgt voor minder congestie en overlast. Daarnaast kan de vrijgekomen ruimte door de lagere parkeernorm gebruikt worden om de omgeving anders en gebruiksvriendelijker in te richten.

Bereikbaarheid	0	<p>Een modaliteitsverschuiving, door een capaciteitsreductie in een modaliteit, leidt initieel tot netto gelijke bereikbaarheid, mits er voldoende alternatieven (fietspaden, ov) voorhanden zijn.</p> <p>Als het gaat om het reduceren van de beschikbare parkeercapaciteit dan kan de vuistregel gebruikt worden dat een reductie van parkeer-areaal in een gebied met een bezettingsgraad hoger dan 95% leidt tot 1 minder geparkeerde auto per dag. Met een bezettingsgraad tussen 80 en 95% leidt het tot 0,5 minder geparkeerde auto's (Rijkswaterstaat, 2018c). Dit heeft als effect dat 60% van deze automobilisten een andere plek vindt in hetzelfde gebied of daar vlak omheen, 20% een parkeerplaats op afstand kiest en 20% de autorit niet maakt of een alternatief vervoermiddel kiest (Rijkswaterstaat, 2018c).</p>
Verkeers-veiligheid	+	Minder parkeerplaatsen in stadscentra zorgen voor een verschuiving naar lopen, fiets of ov, of naar parkeren buiten het centrum. Hierdoor worden autokilometers verminderd in doorgaans drukke gebieden, die kunnen leiden tot een hogere verkeersveiligheid.
Geluid	+	Minder autokilometers zorgt voor minder geluidsoverlast.
<b>Draagvlak</b>		
Draagvlak bij sector	+/-	Parkeerplaatsen in stadscentra bieden bezoekers de mogelijkheid om met de auto naar winkels, horeca en andere bedrijven te gaan. Deze bedrijven zijn afhankelijk van bezoekers. Lagere parkeernormen zorgen ervoor dat de autobereikbaarheid van een locatie afneemt. Aan de andere kant kunnen locaties aantrekkelijker worden door een vermindering van voertuigen. Belangrijk is dat er voldoende alternatieve mobiliteitsopties zijn zoals lopen, fiets, ov en deelmobiliteit.
Maatschappelijk/politiek	+/-	In de praktijk blijkt dat lagere parkeernormen door een gedeelte van de gemeenten gedragen worden. In de MRDH heeft ongeveer de helft van de deelnemende gemeenten parkeernormen opgenomen in hun beleid (CE Delft, 2020c). Uit de werksessies met gemeenten bleek dat vooral centraal gelegen gemeenten, met een goede ov-ontsluiting, lagere parkeernormen willen gaan toepassen. De meeste gemeenten overwegen toepassing van lagere parkeernormen bij nieuwbouw en nabij ov-voorzieningen. In stedelijk gebied is er ook beleid om de parkeernormen in bestaande wijken te verlagen. Voor gemeenten die beleid rondom lagere parkeernormen nog in ontwikkeling hebben, kan het helpen praktijkvoorbeelden in de regio te evalueren en hierover op regionale schaal kennis uit te wisselen. In gemeenten in meer landelijk gebied, vaak met een minder goede ov-ontsluiting, worden vaak nog traditionele parkeernormen toegepast – hier ligt dus nog reductiepotentieel, op voorwaarde dat de bereikbaarheid op peil blijft met goede ov- en/of fietsvoorzieningen.
<b>Kosten</b>		
Implementatiekosten	€	Parkeernormen hebben relatief lage kosten (CE Delft, 2019a) vergeleken met andere maatregelen. Een lagere parkeernorm toepassen in nieuwbouwplannen heeft lagere kosten dan in bestaande infrastructuur.
<b>Overig</b>		
Overige aandachtspunten		<p>Een aanpassing aan parkeernormen kan ervoor zorgen dat de bereikbaarheid verminderd wordt als er geen toereikende alternatieven voorhanden zijn, zoals fietspaden en ov-verbindingen. Het is ook van belang dat er geen verschuiving plaatsvindt naar nabijgelegen wijken, waardoor daar de parkeerdruk hoger wordt en wat tot overlast kan leiden voor omwonenden.</p> <p>Wanneer er overcapaciteit is aan parkeerplaatsen in een gemeente zorgt een relatief kleine afname van het aanbod aan parkeerplaatsen voor weinig tot geen effect. Pas wanneer er een significante afname is van de parkeernorm zorgt dit ervoor dat het mobiliteitsgedrag verandert (CE Delft, 2017a).</p>

## Bronnen

- CE Delft, 2017a. Beoordeling Plan van Aanpak Emissievrij Eindhoven. Delft, CE Delft.
- CE Delft, 2017b. Kansen voor CO2 reductie met gedragsmaatregelen verkeer. Delft, CE Delft.
- CE Delft, 2018a. CO2-effect van Anders Reizen. Delft, CE Delft.
- CE Delft, 2019a. CO2-uitstoot mobiliteit in de Vervoerregio Amsterdam: Prognose van de uitstoot t/m 2030 en effecten van maatregelen. Delft, CE Delft.
- CE Delft, 2020c. Effectbepaling regionaal maatregelenpakket: Programma duurzame mobiliteit Metropoolregio Rotterdam - Den Haag. Delft, CE Delft.
- Rijkswaterstaat, 2018c. Factsheet parkeerbeleid. Available: <https://rwsduurzamemobiliteit.nl/kennis-instrumenten/toolbox-slimme-mobiliteit/auto/factsheet-parkeerbeleid/>.

## CROW-KpVV

CROW-KpVV ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis voor de decentrale overheden op het gebied van mobiliteit. Het gaat om kennis die fundamenteel ondersteunt bij de beleidsontwikkeling en -uitvoering.

## Over CROW

CROW bedenkt slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland. Dat doen we samen met externe professionals die kennis met elkaar delen en toepasbaar maken voor de praktijk. CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk die investeert in kennis voor nu en in de toekomst. Wij streven naar de beste oplossingen voor vraagstukken van beleid tot en met beheer in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Bovendien zijn wij experts op het gebied van aanbesteden en contracteren.

## Colofon

uitgave

CROW-KpVV, Ede

April 2021

productie

CROW

samenstelling

CE Delft

contact

CROW Klantenservice:

klantenservice@crow.nl of (0318) 69 53 15

bestellen

Deze uitgave is gratis te downloaden via [www.crow.nl/publicaties/](http://www.crow.nl/publicaties/)