

## E.16 Lagere parkeernormen

Naam type maatregel		Lagere parkeernormen
<b>Omschrijving van het type maatregel</b>		
Algemene beschrijving en definitie type maatregel	<p>Lagere parkeernormen zijn er op gericht om het aanbod van parkeerplaatsen te veranderen en daarmee het aantrekken van auto-verkeer 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 (μ-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, 2018b).</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>	
Maatregelen die hieronder vallen	Parkeernormen, verminderen openbare parkeerruimte (CE Delft, 2018c).	
Indicatie invoeringstermijn	Op relatief korte termijn (enkele maanden) kunnen enkele openbare parkeerplaatsen verminderd worden, mits er genoeg alternatieve modaliteiten voor handen zijn en dit niet ten koste gaat aan parkeerplaatsen voor bewoners met parkeervergunningen. 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.	
Indicatie zichtbaarheid effecten	Lagere parkeernormen zorgen ervoor dat er minder parkeercapaciteit is. Hierdoor zullen er naar verwachting minder auto's parkeren. Als gevolg hiervan neemt de aantrekkelijkheid van autogebruik af en volgt er mogelijk een modal shift naar ov/fiets. Minder autokilometers zorgt voor minder CO <sub>2</sub> - en luchtvervuilende emissies. Ook neemt de leefbaarheid toe door minder geluid en minder geparkeerde auto's. De ruimte die wordt gecreëerd door parkeerplaatsen op te heffen kan gebruikt worden voor andere ruimteontwikkeling. Een pervers effect van lagere parkeernormen in een wijk is een verschuiving van auto parkeren naar omliggende wijken.	
<b>Categorie</b>		
Thema	6. Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid	
Type	Parkeernormen	
Trias Mobilica	Verminderen	
<b>Gebiedstypologie</b>		
Randvoorwaarden voor slagen	Lagere parkeernormen kunnen relatief eenvoudig toegepast worden in nieuwbouwwijken door deze op te nemen in het bouwontwerp. Bij bestaande parkeergebieden kan het zijn dat er een knip geplaatst moet worden op nieuwe parkeervergunningen, wanneer het huidige aantal vergunningen de nieuwe parkeernorm overstijgt. Voor nieuwe en bestaande parkeergebieden is het van belang dat er voldoende alternatieven beschikbaar zijn, vooral voor middellange en lange afstanden (ov en deelauto's).	
Metropolitaan	++++	

Naam type maatregel		Lagere parkeernormen
<b>Omschrijving van het type maatregel</b>		
Stedelijk	++++	Het effect van de verlaging van parkeernormen is hoog in gebieden waar er hoge parkeerdruk is. Dit is vooral het geval in stedelijke gebieden. In nieuw te bouwen wijken kunnen lagere parkeernormen ingevoerd worden in het ontwerp, dit kan in alle parkeer-typologieën toegepast worden.
Landelijk	+	
<b>Emissiereductie</b>		
Effect op CO <sub>2</sub>		114 ± 45 kton CO <sub>2</sub>
Toelichting op rekenmethodiek (zie Bijlage C)		Het uitgangspunt van de berekeningen is dat de parkeernormen in metropolitane en hoogstedelijke gebieden met 10% worden verlaagd. Verder is aangenomen dat het verlagen van parkeernormen van 10% slechts 5% vermindering in autokilometers tot gevolg heeft. Het effect is 50% lager dan de afname in autobezit.
<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 ruimte die normaliter gebruikt zou worden voor parkeerplekken gebruikt worden voor andere doeleinden in gebiedsontwikkeling (CE Delft, 2019a).
Bereikbaarheid	0	Een modaliteitsverschuiving, door een capaciteitsreductie in een modaliteit, leidt initieel tot netto gelijke bereikbaarheid, mits er voldoende alternatieven (fietspaden, ov) voorhanden zijn.
Verkeersveiligheid	+	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>Verantwoordelijkheid</b>		
Bestuurlijk		Tijdens implementatie: provincie en gemeente. Tijdens uitvoeringsfase: gemeente.
Verantwoordelijkheden		In de implementatiefase expliciet en passend maken van maatregelen (zones bepalen voor verlagen parkeernormen, borden plaatsen, bewoners informeren). In de uitvoeringsfase toezicht houden op naleven parkeernormen (door middel van aanspreken, uitdelen boetes).
Partners/Stakeholders		Niet van toepassing
<b>(Implementatie-) kosten (€/CO<sub>2</sub>-reductie)</b>		
Overheid (implementatiekosten)	€	Een afname in betaald parkeren zorgt voor een afname aan publieke gelden. Bezoekers dienen over te stappen naar alternatieven modaliteiten wanneer de parkeerdruk stijgt. De kosten voor het uitbreiden van betaald parkeren blijven op een vergelijkbaar niveau in 2030 als nu.
Nationale kosten	€	
Kosten eindgebruiker	€	
<b>Overig</b>		
Mogelijke maatschappelijke baten		Verbeterde leefbaarheid; Reductie in luchtvervuilende emissies, in geluid en een verhoogde verkeersveiligheid. Daarnaast kan de ruimte die normaliter gebruikt zou worden voor parkeerplaatsen gebruikt worden voor andere ruimteontwikkeling, wat de leefbaarheid ook kan verhogen.
Mogelijke maatschappelijk kosten		Tenzij er onvoldoende alternatieven zijn zorgen minder parkeerplaatsen voor een verminderde bereikbaarheid.
Overige aandachtspunten		Geen.
<b>Bronnen</b>		

Naam type maatregel	Lagere parkeernormen
Omschrijving van het type maatregel	
(CE Delft, 2016, CE Delft, 2017a, CE Delft, 2018b, CE Delft, 2018c, CE Delft, 2019a, CE Delft, 2020b, $\mu$ -consult, 2017)	
<p style="text-align: center;"> <i>0 = geen tot verwaarloosbaar effect; + = positief effect; ++ hoog positief effect; +++ zeer hoog positief effect;</i>  <i>-€ = &lt;0 €/ton CO<sub>2</sub>-reductie; € = 0-10 €/ton CO<sub>2</sub>-reductie; €€ = 10-100 €/ton CO<sub>2</sub>-reductie; €€€ = &gt;100 €/ton CO<sub>2</sub>-reductie</i> </p>	