

# SPARK Update

Nieuwsbrief over parkeren | Nummer 56



## Parkeerrechten vastleggen: noodzakelijk binnen gebiedsontwikkelingen

**Het parkeren van auto's vormt in toenemende mate een hoofdpijndossier in gebiedsontwikkelingen. Slimme parkeeroplossingen helpen de realisatie van onze enorme woningbouwopgave te versnellen. Als gevolg van deze oplossingen spelen nieuwe thema's op. Eén van deze thema's is het verdelen van een schaarse hoeveelheid parkeerruimte. Ruimte die plaats heeft gemaakt voor andere gewenste en noodzakelijke functies zoals groenvoorzieningen en ruimte om te spelen en te ontmoeten.**

Iedereen weet wat een parkeerplaats is. Een plek in de openbare ruimte, in een parkeergarage of op een andere locatie waar een auto kan worden geparkeerd. Maar wat is een parkeerrecht? En wat is het verschil met een parkeerplaats? In dit artikel lees je wat je moet weten over parkeerrechten.

### **Parkeren: een verdelingsvraagstuk**

Binnen gebiedsontwikkelingen moeten de aangelegde parkeerplaatsen worden gebruikt door de toekomstige bewoners, werknemers en andere doelgroepen binnen het gebied. Wij vinden dat het werken met parkeerrechten een essentiële rol vervult binnen dit verdelingsvraagstuk. Sterker nog: in onze ogen vormt onvoldoende nadenken over parkeerrechten en het niet consequent vastleggen van deze rechten een groot risico voor de toekomst.

### **Wat is een parkeerrecht?**

In de basis geeft een parkeerrecht een bewoner, werknemer of bezoeker het recht om gebruik te maken van een parkeerplaats. Dit recht kan 24/7 gelden of binnen een vastgesteld tijdvak. Het parkeerrecht van een werknemer kan bijvoorbeeld alleen gedurende kantoor tijden het recht geven om te parkeren.

### **Parkeerrechten zijn direct verbonden aan parkeernormen**

Voor vrijwel iedere ruimtelijke ontwikkeling is een bepaald aantal fiets- en autoparkeerplaatsen nodig. Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt bepaald door de toepassing van parkeernormen. In gebiedsontwikkelingen worden als gevolg van bovenliggende ambities steeds lagere parkeernormen toegepast. Voor de toekomstige bewoners wordt vaak minder dan 1 parkeerplaats per woning aangelegd.

Van een parkeernorm van 0,8 parkeerplaats per woning wordt in veel gemeenten niet gek opgekeken. Deze parkeernorm van 0,8 betekent dat er voor tien woningen in totaal acht parkeerplaatsen beschikbaar zullen zijn. De parkeerrechten komen in beeld wanneer de vraag wordt gesteld: voor wie zijn deze parkeerplaatsen? En welke twee bewoners hebben binnen de ontwikkeling geen mogelijkheid om een auto te parkeren?

### **De praktijk is weerbarstig**

Parkeernormen vormen een theoretische benadering van de werkelijkheid. De praktijk blijkt vaak weerbarstig te zijn. Bewoners waarvoor binnen de ontwikkeling geen parkeerplaats beschikbaar is, blijken toch behoefte te hebben aan een eigen auto. Of bewoners met een parkeerplaats bezitten meer dan één auto. Het bezit van een auto kan simpelweg niet worden verboden. Deze onvoorziene auto's worden ergens in de omgeving van de ontwikkeling geparkeerd, vaak in de openbare ruimte. De parkeerdruk neemt toe en er ontstaat ergernis over de verslechterde parkeersituatie. Wat kan hier tegen worden gedaan? >

## Invoering van parkeerregulering

Om uiteenlopende redenen kiezen gemeenten voor de invoering van parkeerregulering of een uitbreiding van het gereguleerde gebied. Steeds vaker wordt parkeerregulering ook ingezet als maatregel om uitwijkgedrag vanuit ruimtelijke ontwikkelingen te voorkomen. Adressen die horen bij de ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden kunnen worden uitgesloten van parkeerrechten. Op deze adressen is het niet mogelijk om een parkeervergunning aan te vragen. De oplossing van het parkeren binnen een ruimtelijke ontwikkeling wordt vastgelegd in de omgevingsvergunning. In deze vergunning is bijvoorbeeld het aantal parkeerplaatsen vastgelegd dat moet worden aangelegd. Wij vinden dat het vastleggen van de parkeerrechten een cruciaal onderdeel vormt van de omgevingsvergunning. Bij de invoering van parkeerregulering en de uitgifte van parkeervergunningen moet kunnen worden teruggegrepen op de oorspronkelijk gemaakte parkeerafspraken.

## Vastlegging in de omgevingsvergunning is cruciaal


Als de parkeerrechten ook worden vastgelegd in de omgevingsvergunning ontstaat meer duidelijkheid over het verschil tussen parkeerplaatsen en parkeerrechten. Het is hierbij belangrijk om te realiseren dat de omgevingsvergunning één keer wordt verleend en het achteraf wijzigen van een verleende vergunning is haast niet mogelijk. In de ideale situatie biedt de omgevingsvergunning per adres inzicht in de toegekende aantallen en soorten parkeerrechten. Het streven moet zijn om dit op dezelfde eenduidige manier te doen in alle omgevingsvergunningen die worden verleend. Een investering aan de voorkant die zich in de toekomst dubbel en dwars terugbetaalt. Gegarandeerd.

### Colofon

Spark Update is een uitgave van Spark: Wij adviseren over parkeren, van visie tot uitvoering.

# SPARK

Nieuwstraat 4 | 2266 AD Leidschendam  
T 070 317 70 05 | [www.spark-parkeren.nl](http://www.spark-parkeren.nl)

 [linkedin.com/company/spark-parking](https://www.linkedin.com/company/spark-parking)



# Parkeerbeleid: eerste botsproef voor Omgevingsvisie

**In een Omgevingsvisie weerklinken de haast grenzeloze ambities van een gemeente hoe om te gaan met de schaarse openbare ruimte en daaruit voortvloeiende ruimteclaims. Kracht bijgezet door prachtige termen als een klimaatadaptieve leefomgeving, duurzame mobiliteit en innovatief ondernemen. Parkeren is als ruimtevretter een belangrijk element in de strijd om de openbare ruimte. Ruimte waar de mens centraal staat en niet de geparkeerde auto.**

## Botsproef parkeren

Dit betekent sturende keuzes maken in het gemeentelijke parkeerbeleid. Maatregelen als lage parkeernormen, minder parkeervergunningen, parkeren op afstand en sturende parkeertarieven moeten uiteindelijk resulteren in minder geparkeerde auto's in de openbare ruimte. Deze vaak noodzakelijke keuzes vergen omdenken, inlevingsvermogen en flexibiliteit van bewoners. Door het nieuwe sturende parkeerbeleid worden zij, vaak voor het eerst, geconfronteerd met de gevolgen van de vergezichten uit een Omgevingsvisie. En daarmee is parkeerbeleid de eerste botsproef voor een Omgevingsvisie.

## What's in it for me?

Want botsen doet het als we het over sturende parkeermaatregelen hebben. Betalen voor parkeren of parkeren op afstand grijpen meteen in op het mobiliteitspatroon van een huishouden. Draagvlak voor nieuw parkeerbeleid ontbreekt en bij de gemeenteraad die het nieuwe

parkeerbeleidsplan moet vaststellen ontstaat koudwatervrees. En zo gek is dat niet. Voor bewoners is het niet duidelijk waarom sturende maatregelen nodig zijn. De calculerende burger denkt vooral: what's in it for me? en heeft daarbij het integrale toekomstplaatje niet voor ogen.

## Gezocht: verbinding!

Bij het opstellen van nieuw parkeerbeleid is het belangrijk verbinding te zoeken met de ambities op het gebied van mobiliteit, leefbaarheid en duurzaamheid. En moet bij het opstellen de boodschap van de Omgevingsvisie steeds weer worden uitgelegd, zowel aan de politiek als aan bewoners en ondernemers. Zodat een duidelijk beeld ontstaat van de lange termijn effecten van een meer sturend parkeerbeleid. Namelijk een groene, bereikbare leefomgeving waar het prettig verblijven is.