



**Leidschendam-
Voorburg**

Expertmeeting parkeernormen

Weerslag van opbrengst participatiesessie op 13 februari 2023

Tijdens de expertmeeting is in 2 groepen, met vertegenwoordigers van verschillende pluimage (ontwikkelaars, woningbouwcorporaties, deelmobiliteitsaanbieders) gesproken over de aandachtspunten die zij zien bij de huidige parkeernormen en de kansen voor de nieuwe Nota Parkeernormen. De samenvatting van de opmerkingen uit deze groepen is hieronder weergegeven.

Normstelling CROW: kengetallen over doelgroep bezoek bij woningen is landelijk 0,3, ongeacht de locatie. Een woning in het centrum van Den Haag heeft dus net zoveel bezoek als die op het platteland in Groningen. Dat zou gevoelsmatig niet moeten kloppen. Een lagere bezoekersnorm van 0,1 of 0,2 per woning is wenselijk.

Ook de normstelling voor appartementen lijkt aan de hoge kant te liggen. Appartementen worden voornamelijk bewoond door 1- of 2-persoonshuishoudens. Ook veel huishoudens uit hoge leeftijdsgroepen (65+). Deze hebben vaak wel een auto per huishouden, maar zelden meer dan 1 auto per huishouden. De norm van 1,9 per huishouden voor dure koopappartementen lijkt daarmee te hoog.

Bij parkeerkundige onderbouwing ook meer kijken naar doelgroepen en daar normen aan koppelen. Woningen die bewoont worden door starters hebben bijvoorbeeld een heel ander leven en mobiliteitsgedrag dan wanneer de doelgroep ouderen betreft. Nu wordt enkel naar grootte of prijs van een woning gekeken. Niet naar de doelgroep.

Een lage parkeernorm moet gekoppeld zijn aan regulering in de omgeving. Let ook op het waterbedeffect van blauwe zone's. Let bij loopafstanden ook op economische aspecten. Klanten moeten dichtbij ontvangen kunnen worden, maar werknemers kunnen best wat verder parkeren.

Voer het gesprek. Wat is kwaliteit. Voor de een is dat de auto in de straat voor de deur. Voor de ander juist een autoluwe straat met veel groen.

Woningbouwopgave vs. parkeernorm. Gemeente Leidschendam-Voorburg heeft het plan om op korte termijn 4000-5000 woningen te realiseren. Gekoppeld aan de huidige parkeernormen zou dat betekenen dat er 2 à 3 voetbalstadions aan oppervlakte aan parkeerplaatsen nodig zijn. Die ruimte is er niet, en zeker niet binnen bebouwde omgeving.

Bewoners moet voldoende (en goede) alternatieven aangeboden krijgen om geen 1^{ste} of 2^{de} auto aan te schaffen.

Problemen op basis van gelijkheidsbeginsel. Huidige bewoners hebben soms 2 auto's per huishouden, terwijl nieuwe bewoners in dezelfde buurt straks geen auto kunnen bezitten vanwege lage parkeernormen + regulering. Daartegenover staat dat veel

huidige bewoners de verdichting van steden onwenselijk vinden of vallen over groeiende autodichtheid op straat. Ook toenemende mate van regulering kan door huidige bewoners als doorn in het oog worden ervaren.

Parkeren is maatgevend voor woningenaantal en bewonersaantal. 20% minder parkeerplaatsen betekent vaak 20% meer woningen.

Scenariokeuze die werd voorgelegd in presentatie gaat over een hoge of lage autoparkeernorm. Waarom is 'geen parkeren' (nul-norm) niet genoemd? In een gereguleerd gebied met hoogwaardig OV moet deze optie wel degelijk op tafel liggen.

Terugkomend op doelgroepen. Houd ook rekening met huidige demografie van de gemeente. Er zijn buurten die vergrijzen. Deze doelgroep is sterk afhankelijk van de auto als vorm van mobiliteit. Daarbij zijn zij conservatief en moeilijk warm te krijgen voor concepten als deelmobiliteit.

Gemeenten gaan vaker over naar tot realisatie van een parkeerhub. Parkeerplaatsen clusteren in een hub/gebouw zodat straten 'groen' gemaakt kunnen worden. Voorbeelden worden genoemd in Bergen (Noorwegen), Stuttgart en Bremen (Duitsland) en Amsterdam (studio NINEDOTS). Parkeerhubs kunnen ook helpen bij energievraagstuk.

Kijk naar doelgroepen: Voor wie bouw je?

Pas differentiatie toe: meer flexibele normen. Gemiddelde loslaten?

Bijvoorbeeld bij sociale woningen, levensloopbestendige woningen en flexwoningen.

Belangrijk is de betaalbaarheid van sociale huurwoningen. Doelgroep heeft vaak ook een lager autobezit. Ook de betaalbaarheid voor de woningcorporatie is van belang.

Let bij parkeernormen ook op ruimte voor scootmobiel en fiets.

Integraliteit tussen verschillende projecten. Goed dubbelgebruik, uitwisseling tussen projecten, parkeren op afstand. Combinatie maken met regierol gemeenten? (onrendabele top). Deelauto's ook voor meerdere projecten inzetten, langjarig regelen. Bij deelauto's: 2 in één ontwikkeling werkt niet, kans op misgrijpen wordt te groot, waardoor ze uiteindelijk onvoldoende worden gebruikt. Houdt rekening met ervaringen uit het verleden. Hoe heeft het uitgepakt?

Differentiëren naar ligging en autobezit