

Parkeernormen en duurzame gebiedsontwikkeling

Met een brede blik op parkeren



CROW maakt praktische kennis direct toepasbaar

Kennisplatform CROW is de drijvende kracht achter een duurzame inrichting van de fysieke leefomgeving in Nederland. We ontwikkelen collectieve kennis over infrastructuur en mobiliteit; voor én met de sector. Als kennisplatform bieden we praktische oplossingen en bevorderen we directe toepasbaarheid van deze kennis. Iedereen die een stap buiten de deur zet, ervaart het onschatbare belang van onze publicaties en richtlijnen, opleidingen, netwerken en community's.

Werken aan praktische oplossingen is voor ons vanzelfsprekend. Dat doen we met ruim 120 professionals in Ede (hoofdkantoor) en Utrecht. CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk.

Juli 2025

CROW en degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, hebben de hierin opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van wetenschap en techniek. Desondanks kunnen er onjuistheden in deze publicatie voorkomen. Gebruikers aanvaarden het risico daarvan. CROW sluit, mede ten behoeve van degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, iedere aansprakelijkheid uit voor schade die mocht voortvloeien uit het gebruik van de gegevens.

De inhoud van deze publicatie valt onder bescherming van de auteurswet.
De auteursrechten berusten bij CROW.

Inhoud

Samenvatting 4

1 Inleiding 5

- 1.1 Aanleiding 5
- 1.2 Doel 5
- 1.3 Werkwijze 5
- 1.4 Opbouw notitie 5
- 1.5 Begrippenlijst 6

2 Visie en ambitie 7

- 2.1 Visie op mobiliteit en ruimte 7
- 2.2 Gemeentelijke gebiedsindeling 8
- 2.3 Verankering van STOMP-principes 8
- 2.4 Fasering en samenwerking 9
- 2.5 Bewust autoluw beleid en zelfselectie 10

3 Wet- en regelgeving 11

- 3.1 Parkeerregulering 11
- 3.2 Kencijfers en parkeernormen 11
- 3.3 Bandbreedtes in kencijfers en parkeernormen 12
- 3.4 Gebiedstype en stedelijkheidsgraad 13
- 3.5 Maatwerk voor doelgroepen 14
- 3.6 Maatwerk voor speciale projecten 15
- 3.7 Dubbelgebruik 16
- 3.8 Maatwerkregelingen vastleggen 16
- 3.9 Rekenhulp parkeerbalans 17
- 3.10 Loopafstanden 18

4 Gebieds- en projectontwikkeling 19

- 4.1 Toekomstbestendigheid en adaptiviteit 19
- 4.2 Governance en exploitatie van hubs 19
- 4.3 Juridische borging 20
- 4.4 Communicatie 20
- 4.5 Rollen en taken na oplevering 21

5 Monitoring, evaluatie en bijstelling 22

- 5.1 Risicobeheersing 22
- 5.2 Langdurige gebiedsontwikkeling 22
- 5.3 Evaluatie en kennisdeling 22
- 5.4 Integrale monitoring en bijsturing 23

Bijlagen:

- 1 Standaard teksten maatwerkregelingen 24
- 2 Voorbeelden teksten borging afspraken 26
- 3 Inhoudsopgave modelparkeernota 28
- 4 Geconsulteerde partijen 29

Samenvatting

De kernboodschap is dat wij gemeenten oproepen om actuele CROW-kentallen toe te passen, maatwerkregelingen te bieden en te borgen binnen vastgelegde kaders en afwijkingen van beleid zoveel mogelijk te voorkomen. Zo ontstaat de nodige flexibiliteit voor integrale gebiedsontwikkeling en wordt voorkomen dat parkeren als sluitstuk en dus struikelblok wordt behandeld en/of dat de parkeeroplossing later tot problemen leidt.

In gebiedsontwikkeling wordt parkeren vaak gezien als een belemmerende factor bij het realiseren van ambities op het gebied van woningbouw, leefkwaliteit en duurzaamheid. Hoge parkeereisen leiden tot hoge kosten en ruimtebeslag, wat ten koste gaat van andere beleidsambities. Passende parkeernormen zijn essentieel voor haalbare, betaalbare en toekomstbestendige projecten. Het vaststellen van zulke normen vraagt om een eigentijdse benadering, gebaseerd op visie, beleid, actuele CROW-kencijfers, regelgeving én uitvoeringspraktijk.

Veel gemeenten werken nog met verouderde normen op basis van kencijfers uit CROW-publicatie 381 (2018) of zelfs CROW-publicatie 317 (2012). Hierdoor ontstaan spanningen bij de integrale afweging tussen parkeren, betaalbaarheid, klimaatadaptatie en woningkwaliteit. Gemeentelijke toetsers hanteren vaak standaardnormen en vermijden maatwerk. Deze notitie biedt handvatten om het parkeerbeleid in de hele beleids- en ontwikkelketen bij te stellen.

De notitie is opgebouwd rond vier samenhangende stappen binnen gebiedsontwikkeling. Allereerst vraagt het opstellen van visie en ambitie om een duidelijke keuze over de rol van de auto, met toepassing van STOMP-principes als fundament voor maatwerk in gebiedsontwikkeling. Als de condities voor reductiefactoren op parkeernormen niet aanwezig zijn ontstaat het risico op overloop in bestaande buurten, bezwaarprocedures of maatschappelijke onvrede. Proactieve (invoering van) parkeerregulering is een essentiële voorwaarde die goed uitgewerkt moet zijn en adaptiviteit in de parkeeroplossing is noodzakelijk. Wachten tot de parkeerdruk ontstaat is geen optie bij ontwikkelen met reductiefactoren op parkeernormen. Vervolgens moeten in wet- en regelgeving de gebiedsindeling en parkeerkaders juridisch houdbaar en beleidsmatig navolgbaar worden vastgelegd. In de fase van projectontwikkeling draait het om het juridisch borgen van maatwerkregelingen, het voorkomen van beleidsafwijkingen en het realiseren van toekomstbestendige parkeeroplossingen. Tot slot vergt monitoring en bijstelling structurele aandacht voor risicoanalyse, beheersmaatregelen en het benutten van leerervaringen via evaluatie en kennisdeling.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De druk op woningbouw in Nederland is ongekend hoog. Gemeenten, ontwikkelaars en corporaties staan voor de uitdaging om binnenstedelijk snel en betaalbaar te bouwen. Parkeren blijkt hierin een terugkerende belemmering omdat het gericht is op het voorkomen van parkeerdruk. Gebouwde parkeeroplossingen zijn kostbaar, nemen schaarse ruimte in en leiden tot minder woningen en hogere huur- en koopprijzen. Integrale afwegingen tussen parkeren en andere eisen en ambities is nodig. Daarnaast is het proces rondom (afwijken van standaard-)parkeer-afspraken vaak traag, juridisch complex en vatbaar voor bezwaarprocedures. 'Parkeren is vaak de eerste bottleneck waar een project op vastloopt,' aldus een projectleider.

Veel gemeenten hanteren nog normen op basis van CROW-publicatie 381 uit 2018 of zelfs CROW-publicatie 317 (2012). Deze normen zijn, met name voor wonen, doorgaans te hoog en onvoldoende afgestemd op de huidige mobiliteitsontwikkelingen, doelgroepen en ruimtelijke ambities. Gemeentelijke toetsers kiezen bij gebrek aan actuele kaders voor de veilige weg: standaardnormen hanteren en afwijken vermijden. Ook ontbreekt vaak de capaciteit om proactief maatwerk te leveren.

1.2 Doel

Deze notitie beoogt de lezer handvatten te geven voor bewuste keuzes binnen moderne beleidskaders op basis van actuele CROW kentallen. Parkeerkencijfers en -normen zijn geen blauwdruk maar één van de bouwstenen van integrale ontwikkeling. Met toepassing van deze adviezen kunnen gemeenten en projecten de juiste balans vinden tussen integrale (verdichtings)doelen enerzijds en het beheersbaar houden van de gemeentelijke parkeeropgave anderzijds.

Met de actualisatie van CROW-publicatie 744 is een belangrijk fundament gelegd: lagere basiskencijfers en aandacht voor doelgroepen en alternatieven. Gemeenten en ontwikkelaars kunnen hierdoor beter inspelen op actuele opgaven, zoals verdichting, betaalbaarheid en mobiliteitstransitie. Deze notitie biedt praktische aanknopingspunten en strategieën voor visievorming, beleidskaders, juridische borging en uitvoeringspraktijk. Het uiteindelijke doel is om te komen tot versnelling, kostenbeheersing en hogere ruimtelijke kwaliteit zonder in te leveren op bereikbaarheid en leefbaarheid.

1.3 Werkwijze

Deze notitie is opgesteld op basis van een brede verkenning in het veld. Met inbreng van ruim 50 professionals uit alle hoeken van het werkveld: gemeenten, provincies, woningcorporaties, projectontwikkelaars en adviesbureaus. Daarnaast zijn documenten van diverse gemeenten geanalyseerd, waaronder recente parkeernota's en eigen-

tijdse maatwerkregelingen en juridische teksten voor borging. In werksessies met een werkgroep van koplopers zijn de bevindingen getoetst, verrijkt en verwerkt tot een samenhangend geheel. Ook zijn ervaringen uit de CROW-kennismodules en kennisagenda's meegenomen.

1.4 Opbouw notitie

Deze notitie bevat vier globale stappen voor gebiedsontwikkeling waar evenwichtige toepassing van CROW-kencijfers verankerd moeten worden. De volgende stappen komen in de notitie aan bod:



Visie en ambitie: aanleiding en mandaat voor passende parkeer-normen ligt hier. Realistische ruimtelijke ambities en verankerde STOMP-principes zijn randvoorwaardelijk voor maatwerkregelingen met reductie-mogelijkheden op parkeren.



Wet- en regelgeving: vertaling van ambities naar vigerende beleidskaders over de gemeentelijke gebiedsindeling, parkeernormen en maatwerkregelingen, loopafstanden afkoopmogelijkheden en borging van afspraken en bijstelling.



Gebieds- en projectontwikkeling: omvat stappen van masterplan tot bouwplannen, waarbij de theoretische parkeerbehoefte wordt afgewogen tegen integrale opgaven. Toepassing van de adviezen voorkomt discussie en bezwaar.



Monitoring, evaluatie en bijstelling: bij en na overdracht aan beheer en exploitatie, waarbij uitvoerig aandacht moet zijn voor communicatie, inzet van beheersmaatregelen en monitoring en evaluatie voor bijstelling en kennisdeling.

De thema's worden in aparte hoofdstukken behandeld. Elk hoofdstuk is zo ingericht dat het zelfstandig leesbaar is, maar in samenhang met de andere hoofdstukken een compleet beeld biedt. Verdiepende documenten, tools en standaardteksten zijn via de CROW-kennismodule beschikbaar.

1.5 Begrippenlijst

Dit advies bevat een groot aantal technische begrippen. Hieronder volgt een lijst met de belangrijkste begrippen die in deze notitie aan bod komen.

Begrip	Beschrijving
Adaptiviteit	Het vermogen van plannen en beleid om zich aan te passen aan veranderende omstandigheden.
Afkoopregeling	Financiële regeling waarbij een ontwikkelaar betaalt in plaats van parkeerplaatsen aan te leggen.
Dubbelgebruik	Parkeerplaatsen meerdere keren per dag benutten door verschillende gebruikers.
Deelmobiliteit	Gedeelde vervoermiddelen zoals deelauto's of deelfietsen, vaak via een app beschikbaar.
Exploitatie overeenkomst	Juridische overeenkomst over de uitvoering en het beheer van voorzieningen.
Gebiedstype	Typologie van een locatie (zoals centrum of schil) die de parkeernorm bepaalt.
GROP-lijst	Gemeentelijke lijst van adressen zonder recht op parkeervergunning.
Ketenbeding	Juridische clausule die verplichtingen overdraagbaar maakt op nieuwe eigenaren of huurders.
Latente parkeerbehoefte	De niet-zichtbare vraag naar parkeerplaatsen die later kan ontstaan of elders wordt ingevuld.
Mobiliteitsfonds	Financieel fonds waarmee gemeenten investeringen in duurzame mobiliteit bekostigen.
Ontheffing	Toestemming om af te wijken van standaardregels, bijvoorbeeld voor parkeren.
Optoppen	Het toevoegen van extra woningen bovenop bestaande gebouwen.
Planregels	Regels in het omgevingsplan die juridisch bepalend zijn voor bouwen en gebruik.
POET-lijst	Gemeentelijke lijst van adressen die verplicht moeten parkeren op eigen terrein.
STOMP	Principe dat lopen, fietsen, ov en deelvervoer voorrang geeft op de privéauto.
Vergunningenplafond	Het maximumaantal parkeervergunningen dat door een gemeente wordt uitgegeven.
Zelfselectie	Het idee dat bewoners kiezen voor een woonomgeving die past bij hun mobiliteitsgedrag.

2 Visie en ambitie

2.1 Visie op mobiliteit en ruimte

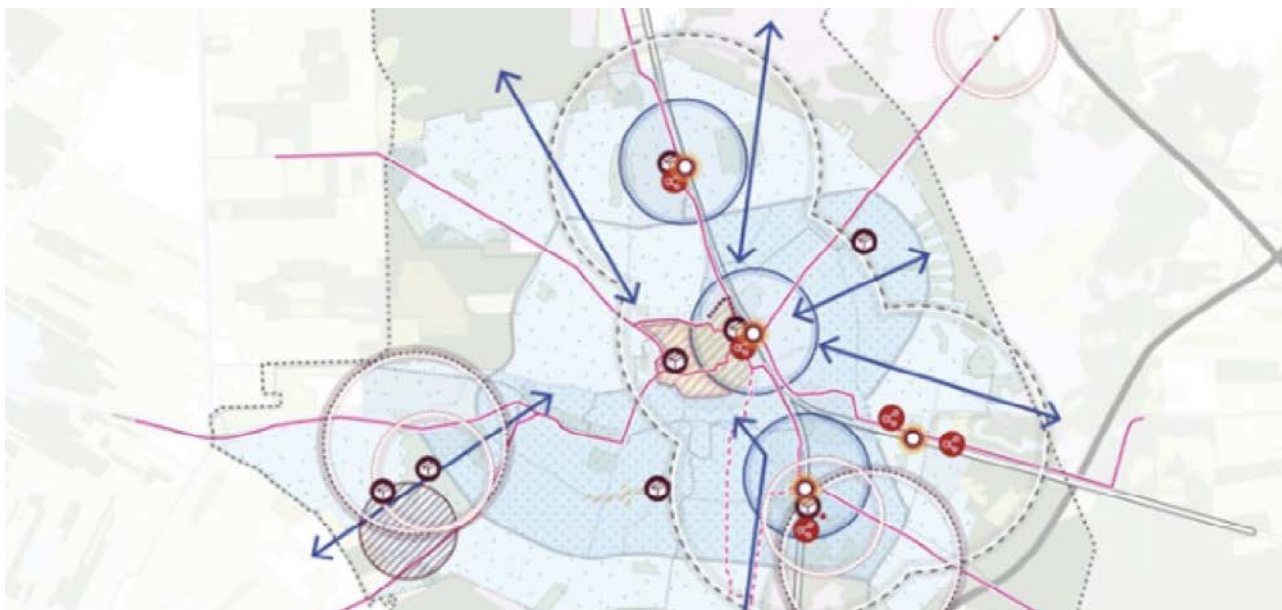
Een robuust parkeerbeleid begint met een heldere en vastgelegde visie op mobiliteit en ruimte en concrete uitwerking van de STOMP-ambities.

Gemeenten moeten expliciet maken welke rol zij toekennen aan de auto in de toekomst. Wordt gekozen voor behoud van bereikbaarheid per auto of wordt ingezet op een transitie naar STOMP (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteit op maat en Privéauto)? Zie ook de CROW-brochure 'Toepassen STOMP uitgebreid met twee casussen'. Deze keuze bepaalt de bandbreedte waarbinnen passende parkeernormen (zie 3.3) kunnen worden bepaald. Veel omgevingsvisies geven richting aan mobiliteit, maar missen doorvertaling naar parkeernormen en beleidsregels.

Experts zijn het hierover eens: "De visie ligt er vaak wel, maar zakt weg zodra de praktijk zich aandient." Dat maakt het lastig om afwijkende parkeernormen juridisch houdbaar en bestuurlijk uitlegbaar te maken. Een heldere en concreet uitgewerkte visie helpt om keuzes over parkeren vooraf te onderbouwen en af te stemmen met de raad, ontwikkelaars en bewoners. Die visie gaat over de positie van de auto in de gemeente, maar ook over de nabijheid van (dagelijkse) voorzieningen en de beoogde kwaliteit van netwerken voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit.

Figuur 2.1 Illustratie doorvertaling STOMP (Rotterdam)





Figuur 2.2 Illustratie gemeentelijke gebiedsindeling omgevingsvisie (Hilversum)

2.2 Gemeentelijke gebiedsindeling

Een doordachte gebiedsindeling vormt de basis voor de toepassing van gebiedstype en stedelijkheidsgraad uit de CROW-kencijfers.

De indeling moet niet alleen de huidige stedelijke situatie weerspiegelen, maar ook toekomstige ambities. Gemeenten zoals Alphen aan den Rijn maken onderscheid naar gebiedstype én stedelijkheidsgraad, benoemen specifieke ontwikkellocaties en bieden maatwerkregelingen voor projecten. Dit geeft flexibiliteit bij nieuwe ontwikkelingen. CROW-publicatie 744 biedt ruimte voor deze aanpak, mits de keuzes navolgbaar en objectief zijn. Criteria als afstand tot voorzieningen, bereikbaarheid per fiets en ov, en toekomstige dichtheid worden gebruikt om gebiedstypen aan te duiden. Door deze gebiedsindeling te koppelen aan het mobiliteitsbeleid en ruimtelijke structuurvisies, ontstaat een consistent verhaal. Dit voorkomt discussie bij planvorming. Een stedenbouwkundige benadrukte: “Het is niet de vraag waar we nu staan, maar waar we naartoe willen. Onze gebiedsindeling is toekomstgericht.”

2.3 Verankering van STOMP-principes

Gemeenten die STOMP echt willen toepassen, moeten ook de ruimtelijke randvoorwaarden – zoals hoogwaardige fietsverbindingen en frequente ov-haltes – tijdig realiseren.

CROW benadrukt het belang van mobiliteitsmanagement bij het parkeervraagstuk.¹ STOMP – Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteit op maat en Privéauto – biedt een

strategisch denkkader om mobiliteit duurzaam te ordenen. In veel gemeentelijke beleidsvisies wordt STOMP genoemd, maar slechts beperkt geoperationaliseerd en verankerd. STOMP-beleid kent een aantal elementen:

- Goede richtlijnen voor nabijheid tussen woningen en dagelijkse voorzieningen en arbeidsplaatsen;
- Investeren in hoogwaardige, fijne en sociaal veilige loop- en fietsroutes binnen een gebiedsontwikkeling en op verbindingen met omgeving;
- Investeren in een optimale oriëntatie van gebiedsontwikkeling op bestaande of nieuwe ov-knooppunten, investeren in voldoende hoogwaardige voorzieningen bij ov-knooppunten en investeren in de benodigde ov-bediening van de omgeving.
- Investeren in MaaS en deelmobiliteit: zichtbare, toegankelijke en betaalbare deelmobiliteit voor bewoners en andere gebruikers.
- Passende parkeernormen waarbij het parkeeraanbod verlaagd kan worden als de nabijheid hoog is en de alternatieven op orde zijn.

Wanneer een gebiedsontwikkeling vooruitloopt op gemeentelijke STOMP-investeringen, ontstaat een spanningsveld tussen ambities en praktijk. In veel praktijkvoorbeelden is deze afhankelijkheid goed zichtbaar: de autoluwe ambities bij grote gebiedsontwikkelingen zijn onlosmakelijk verbonden met de aanleg van nieuwe ov-knooppunten. “Zonder nieuwe tramhalte wordt het een ander verhaal,” aldus een beleidsadviseur. Gebiedsontwikkelingen moeten een concrete vertaling maken van STOMP-ambities en de risico’s die hierbij aanwezig zijn. Als de condities voor lage parkeernormen niet ingevuld zijn ontstaat het risico op overloop in bestaande buurten, bezwaarprocedures of maatschappelijke onvrede. Hoe hoger de risico’s op achterblijvende investeringen, hoe belangrijker risicobeheersing en terugvalopties zijn (zie ook 5.1).

¹ Zie paragraaf 1.7 van de CROW parkeerkencijfers 2024.

Openbaarvervoerambities in gebiedsontwikkeling

Hoogwaardige ov-bereikbaarheid vormt een hoeksteen van duurzame gebiedsontwikkeling. De kwaliteit van het bestaande ov (en keten fiets-ov) en de toekomstambities van de gemeente en hogere overheden worden vaak gebruikt bij de berekening van passende parkeernormen. De onderbouwing hierbij is vaak onvoldoende, wat kan leiden tot politieke of maatschappelijke weerstand.

Ov-georiënteerde gebiedsontwikkeling moet rekening houden met:

- Gedegen analyse huidig ov- en fietsaanbod: de aanwezigheid van een halte of treinstation geeft onvoldoende richting voor passende parkeernormen. De knoopwaarde van een ov-hub wordt bepaald door het aantal bestemmingen dat bereikt kan worden, de frequentie en bedieningsperiode en de huidige en toekomstige restcapaciteit.
- Verwachtingen toekomstige ov- en fietsinvesteringen: gebieden die leunen op toekomstige ov-bediening zijn afhankelijk van andere partijen. De totale ov-opgave voor gebiedsontwikkelingen binnen NOVEX (afspraken Rijk-regio over woningbouw, zie deze link) is nog niet (voldoende) geregeld (Monitor Novex 2024). Fasering is ook een aandachtspunt (zie 2.4). Risicobeheersing is nodig bij dit soort projecten (zie ook 5.1).

2.4 Fasering en samenwerking

De ambitie om gebieden autoluw te ontwikkelen vraagt samenwerking tussen meerdere bestuurslagen en partijen.

Voor de realisatie van STOMP principes uit 2.3 is samenwerking nodig. ov- en fietsverbindingen liggen vaak buiten de invloedssfeer van gemeenten en de ontwikkelteams van de gebiedsontwikkelingen. Tijdens het Vinex-tijdperk bleek dat beloofde fiets en ov-verbindingen vaak niet of te laat werden gerealiseerd, met negatieve gevolgen voor bereikbaarheid en leefbaarheid. In de huidige NOVEX-opgave herhaalt zich dit risico: woningbouw wordt versneld, maar investeringen in mobiliteit houden onvoldoende gelijke tred. Een programmamanager mobiliteit stelde: "Lage parkeernormen kunnen alleen als alternatieven daadwerkelijk beschikbaar zijn, niet alleen op papier." Om teleurstellingen te voorkomen, moeten er bindende afspraken worden gemaakt over fasering van investeringen. In Eindhoven bijvoorbeeld zijn in de Caai-afspraken gemaakt tussen ontwikkelaars, gemeente en mobiliteitsaanbieders over tijdige beschikbaarheid van deelmobiliteit en ov. Zulke afspraken vormen het fundament onder politiek-maatschappelijk houdbare passende parkeernormen en maatwerkregelingen.

Figuur 2.3 Voorbeeld ov-ambities en gebiedontwikkeling.
Bron: MIRT-verkenning ov en wonen Utrecht (UNed 2021)



2.5 Bewust autoluw beleid en zelfselectie

Autoluw beleid vraagt om keuzes die consequent worden doorgevoerd in beleid, ontwerp, communicatie én juridische verankering.

Projecten zoals Merwedekanaalzone en de Caai laten zien dat bewust autoluw beleid werkt – mits goed georganiseerd. De ambities zijn goed verankerd in strategisch beleid en wet- en regelgeving en uitvoering van STOMP-principes is passend. De parkeernormen worden vanaf het begin actief gecommuniceerd naar potentiële bewoners. Deze zelfselectie (zie kader) van nieuwe bewoners voorkomt klachten en zorgt voor een community die past bij het concept, zo is de gedachte. Een ontwikkelaar gaf aan: “We laten mensen heel duidelijk zien: hier parkeer je niet voor de deur. Punt.” Ook deelmobiliteit en collectieve hubs worden ingezet. De succesfactoren zijn helder: een gedeelde visie, sterke alternatieven voor de auto, juridische borging van de afspraken met ontwikkelaars en eindgebruikers, duidelijke communicatie én beleidsruimte om normen juridisch te onderbouwen. Zonder deze elementen is autoluw beleid kwetsbaar voor bezwaar en politiek-maatschappelijk debat. Deze benoemde aspecten komen verderop in deze notitie aan bod.

Figuur 2.4 Illustratie van bewust autoluw beleid (Utrecht)



Beschouwing van de strategie van zelfselectie

Bij het ontwikkelen van woningen voor specifieke doelgroepen wordt vaak het argument van ‘zelfselectie’ aangevoerd: mensen kiezen bewust voor een woonmilieu dat past bij hun woonvoorkeuren en mobiliteitsgedrag, zoals autoluwe wijken. Er is inderdaad een doelgroep, met name werkende bovenlaag en kansrijke jongeren, die bewust een autoluwe of zelfs autoloze wijk kiezen.

Hoe groot deze doelgroep is of wordt, is niet bekend. Voor sommige ontwikkelingen is dit een afweging die ontwikkelaars mogen en moeten maken. Maar voor veel mensen is inschrijven voor een (sociale) huur of koopwoning vooral een kans om überhaupt woonruimte te vinden in de leefomgeving waar zij willen wonen. Mobiliteitskeuzes worden dan niet leidend gemaakt op het moment van selectie, maar pas ervaren na verhuizing. De parkeersituatie blijkt vaak een ondergeschikte rol te spelen in hun keuzeprocess, wat het effect van zelfselectie ondermijnt en gemeenten en exploitanten na oplevering kan opzadelen met klachten en zelfs politieke druk om de parkeerbehoefte alsnog in te vullen.

Dit fenomeen komt vooral voor bij gebiedsontwikkelingen waar (A) de communicatie over de parkeergelegenheid niet op orde is, (B) als er bij oplevering nog openbare parkeerplaatsen in de omgeving beschikbaar zijn (tot 1 kilometer afstand) of (C) de ontwikkeling in fasen wordt gedaan, en een braakliggend terrein ‘tijdelijk’ als overloopgebied gebruikt wordt voor de resterende parkeerbehoefte. In deze gevallen is de latente parkeerbehoefte (die dus tijdelijk elders wordt ingevuld) ongeveer gelijk aan het verschil tussen het gemiddelde autobezit in de gemeente en de gemiddelde parkeernorm per woning.



3 Wet- en regelgeving

3.1 Parkeerregulering

Heldere en passende regulering is de sleutel tot succesvolle gebiedsontwikkeling met gereduceerde parkeernormen.

Parkeerregulering (zie kader) is essentieel om passende parkeernormering in gebiedsontwikkeling mogelijk te maken en invloed op de omgeving te beheersen. Een goede uitwerking van de verdeling van (schaarse) parkeerrechten (eigendom/abonnementen) in het plangebied in combinatie met regie op straatparkeren in het invloedgebied maakt het verschil tussen theorie en praktijk. Daarnaast spelen abonnementen op gemeentelijke garages en afspraken met private exploitanten een cruciale rol. Zonder deze integrale uitwerking ontstaat er een latente parkeervraag die buiten de gebiedsontwikkeling wordt opgelost. Dit is het geval als (A) de gebiedsontwikkeling in een lagere parkeernorm voorziet dan het huidige autobezit in de betreffende gemeente en/of (B) als de gebruikskosten van de gerealiseerde parkeerplaatsen hoger liggen dan alternatieven in de omgeving.

Gemeenten die werken aan duurzame gebiedsontwikkeling moeten dus overstappen van reactief naar proactief parkeerreguleringsbeleid. Dit begint bij het aanpassen van beleidsregels over de invoering van parkeerregulering. Parkeerregulering moet niet alleen mogelijk zijn als de parkeerdruk te hoog is en de omgeving bij meerderheid aangeeft regulering te willen, maar ook als toekomstige ontwikkelingen erop wijzen dat er een parkeerprobleem gaat ontstaan. Ook parkeren op afstand en gestuurde loopafstanden (bijvoorbeeld maximaal 400 meter tot een garage) zijn beleidsopties die verankerd moeten zijn in de parkeerregulering. De kencijfers van het CROW dienen hierbij als handvat. "Als je niet reguleert, krijg je overloop en weerstand," aldus een parkeerspecialist. Voor de borging van autoluwe concepten is het noodzakelijk om lange-termijnafspraken te maken over het niet verlenen van vergunningen en het toewijzen van abonnementen.

3.2 Kencijfers en parkeernormen

Heldere en passende regulering is de sleutel tot succesvolle gebiedsontwikkeling met gereduceerde parkeernormen.

De actualisatie van de parkeerkencijfers in CROW-publicatie 744 markeert een belangrijke stap richting adaptief parkeerbeleid. In tegenstelling tot publicatie 381 uit 2018, biedt de nieuwe richtlijn bredere bandbreedtes, lagere ondergrenzen en handreikingen voor doelgroepen en reductiefactoren. Dit

Parkeerregulering

Parkeerregulering omvat alle gemeentelijke maatregelen om het gebruik van openbare parkeerruimte te sturen. Dit gebeurt via betaald parkeren, blauwe zones, vergunningensystemen voor bewoners en specifieke doelgroepen zoals mantelzorgers of ondernemers en ontheffingsregelingen voor specifieke groepen.

Vergunningensystemen werken het beste met passende vergunningenplafonds. Binnen gebiedsontwikkelingen worden parkeerrechten vaak verdeeld via afspraken met ontwikkelaars, waarbij bewoners geen recht krijgen op vergunningen, achteraan de wachtlijst voor een vergunning komen of via abonnementen alleen toegang hebben tot private voorzieningen.

In veel gemeenten kunnen ontwikkelaars parkeerplekken 'afkopen' via een parkeer- of mobiliteitsfonds, of bewoners laten parkeren met een betaald abonnement in gemeentelijke garages.

Gemeenten hanteren GROP- en BROP-lijsten om bij nieuwbouw parkeervergunningen te weigeren of te beperken en dit te verankeren voor de toekomst. POET-lijsten verplichten bewoners om op eigen grond te parkeren en met aanvullend beleid stellen gemeenten parkeerplaatsen op afstand beschikbaar aan specifieke doelgroepen – in eigen garages of via afspraken met private exploitanten. Actief parkeerbeleid vereist professionele handhaving: digitalisering, registratie en monitoring van parkeerrechten en controle met scanauto's op straat.

sluit beter aan op actuele ontwikkelingen zoals deelmobiliteit, autoluwe stedenbouw en woningbouw voor specifieke doelgroepen. Toch blijkt uit praktijkgesprekken dat veel gemeentelijke regels nog gebaseerd zijn op de oude normen. Oorzaken zijn onder meer beperkte capaciteit, onbekendheid met de nieuwe cijfers en gebrek aan politieke rugdekking. “De jurist kijkt liever naar 381 dan naar 744, want die is veilig,” aldus een beleidsmedewerker.

Het gevolg is een beleidsmatige spagaat: steden willen verdichten en verduurzamen, maar hanteren parkeernormen die daar haaks op staan. Gemeenten als Nijmegen en Dordrecht tonen dat het anders kan. Zij passen CROW 744 toe in combinatie met gemeentelijke maatwerkregelingen. Daarbij wordt expliciet aandacht besteed aan woningtype, doelgroep, mobiliteitsaanbod en gebiedsindeling. Het is essentieel dat gemeenten hun parkeerbeleid actualiseren en CROW 744 en autobezitcijfers van de eigen gemeente gebruiken bij het bepalen van normen en toetsingskaders. Alleen dan ontstaat ruimte voor innovatie én rechtszekerheid voor duurzame gebiedsontwikkeling met passende parkeernormen. Verwijzing naar de meest actuele versie van de CROW-kencijfers in gemeentelijk parkeerbeleid zoals Dordrecht heeft gedaan, is vaak een eerste stap.

3.3 Bandbreedtes in kencijfers en parkeernormen

Gemeenten dienen hun plek binnen de bandbreedtes van de CROW-kencijfers te onderbouwen. Kiezen voor bovengrens, ondergrens of gemiddelde leidt niet tot passende parkeernormen.

De kencijfers van CROW hebben bandbreedtes om gemeenten flexibiliteit te bieden bij het bepalen van parkeernormen die passen bij lokale omstandigheden. De kencijfers zijn gebaseerd op landelijk onderzoek naar autobezit en parkeerbehoefte bij een breed scala aan ruimtelijke functies. De parkeerbehoefte is niet uniform; ze varieert sterk afhankelijk van locatie, doelgroep, woningtype, voorzieningenaanbod en bereikbaarheid met andere modaliteiten zoals openbaar vervoer of fiets.

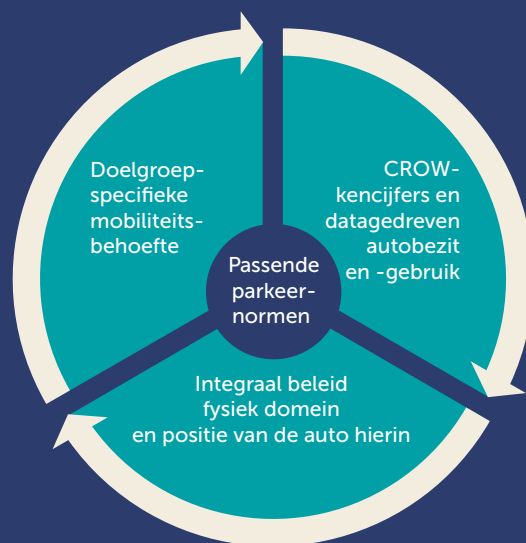
Gemeenten vertalen de kencijfers naar parkeernormen voor een selectie van functies. Voor overige functies verwijzen zij vaak naar de (actuele) kencijfers van CROW. Bij de vertaling van kencijfers naar normen in gemeentelijk parkeerbeleid dient de gemeente de volgende zaken goed vast te leggen:

- 1 Baseer de positie van de gemeente in de bandbreedte van de CROW-kencijfers niet op de onder- of bovengrens of het gemiddelde maar op een analyse van huidig autobezit, mobiliteitsbehoefte en ambitie (zie kader);
- 2 Kies een indeling in stedelijkheidsgraad en positie die past bij het brede gemeentelijke beleid en stel per functie parkeernormen vast, maar geen bandbreedtes;
- 3 Verwijs voor overige functies naar de meest actuele versie van de parkeerkencijfers van CROW en leg goed vast welke positie in de bandbreedtes in die gevallen gehanteerd moet worden.

Gemeentelijke parkeernormen bepalen

De bandbreedtes geven ruimte om parkeerbeleid af te stemmen op lokale realiteit én om mobiliteitsdoelstellingen (zoals reductie van autogebruik) actief te ondersteunen. De vertaling naar normen is niet eenvoudig. Bij de bepaling van de positie binnen een bandbreedte dient rekening gehouden te worden met:

- 1 Huidig autobezit: het huidige autobezit in een gemeente is een relevante, datagedreven bron voor het opstellen van parkeernormen. Let op: niet alle auto's staan op het woonadres geregistreerd. Deze informatie gaat CROW in Q3-2025 landelijk ontsluiten (neem contact op met CROW om toegang te krijgen tot de data);
- 2 Mobiliteitsbehoefte van doelgroepen: sommige doelgroepen hebben meer auto's dan zij nodig hebben, andere doelgroepen minder. Een goede doelgroepenanalyse draagt bij aan passende normen. Cijfermatige informatie is niet beschikbaar. Raadpleeg collega's van mobiliteit en het sociale domein om specifieke doelgroepen te identificeren;
- 3 Integrale gemeentelijke ambities: de ruimte is schaars en gemeenten hebben integrale ambities. De ruimteclaim van geparkeerde en rijdende auto's wordt afgewogen tegen andere ambities. Zorg voor een passende parkeernorm met een goede uitwerking van de STOMP-principes en de reductiefactoren bij maatwerkregelingen.



Figuur 2.5 Bepalen van passende parkeernormen

3.4 Gebiedstype en stedelijkheidsgraad

Gemeenten dienen bij de indelingskeuzes de ambities uit de (omgevings)visie als uitgangspunt te nemen.

De indeling naar stedelijkheidsgraad is binnen CROW 744 een belangrijk instrument om te differentiëren in parkeernormen. De classificatie op basis van adressendichtheid wordt normaal gezien toegepast op gemeenteniveau. Tegelijkertijd is het onderscheid in stedelijke zone – centrum, schil centrum, rest bebouwde kom, buitengebied – lastiger te operationaliseren. De twee dimensies van gebiedsindeling uit de CROW-kencijfers vormen bandbreedtes die op alle situaties betrekking hebben. Zij zijn niet bedoeld als voorgeschreven indeling voor parkeernormen in gemeentelijke wet- en regelgeving. Gemeenten dienen bij deze indelingskeuzes de ambities uit de (omgevings)visie als uitgangspunt te nemen (zie H.2) en maatwerk voor doelgroepen toe te passen (zie 3.5).

Ruimte voor de marktvisie kan ook verankerd worden in beleid. Gemeenten zoals Alphen aan den Rijn hebben gekozen voor een flexibele benadering: zij toetsen het gebiedstype per project op basis van het mobiliteitsaanbod, de ruimtelijke structuur en de ontwikkelambitie. In het nieuwe parkeerbeleid koos de gemeente voor een gebiedsindeling waarin de beoogde grootschalige gebiedsontwikkeling, de 'intensief stedelijke zone', werd gecategoriseerd als schil centrum, met bijbehorende lagere parkeernormen dan de categorie rest bebouwde kom, waar het gebied zonder maatwerk toe zou behoren. "We willen geen vast kaartbeeld, maar een beoordelingskader dat meebeweegt met het plan," aldus een beleidsadviseur. De gebiedsindeling is hier dus niet statisch. Per ontwikkeling wordt deze beoordeeld op basis van mobiliteitsaanbod, ruimtelijke ambitie en functionele dichtheid. Gemeenten kunnen gebiedsindeling dus dynamisch toepassen mits dit is vastgelegd als maatwerkregeling in beleid. De reguliere indeling kan veranderen op het moment dat investeringen, functiemenging of mobiliteitsaanbod veranderen. Als een gebied rondom een station bijvoorbeeld intensiever wordt ontwikkeld dan eerder beoogd, dan kan de gebiedstypering met dit beleid verschuiven van schil naar centrumgebied.



	Stedelijkheidsgraad	Gebied cf. CROW	Figuur in Bijlage 2
Centrum Alphen	Sterk stedelijk	Centrum	2a, 2b
Schil Alphen	Sterk stedelijk	Schil Centrum	2a, 2c
Intensief stedelijke zone	Sterk stedelijk	Schil Centrum	2a, 2c, 2d
Rest bebouwde kom Alphen	Sterk stedelijk	Rest bebouwde kom	Nvt
Boskoop-Centrum	Stedelijk	Schil Centrum	2e
Rest bebouwde kom Boskoop	Weinig stedelijk	Rest bebouwde kom	2f
Overige kernen	Weinig stedelijk	Rest bebouwde kom	2g, 2h, 2i
Buitengebieden	Weinig stedelijk	Buiten bebouwde kom	2g, 2h, 2i

Figuur 3.1 Voorbeeld afwijkende gebiedsindeling gebiedsontwikkeling

3.5 Maatwerk voor doelgroepen

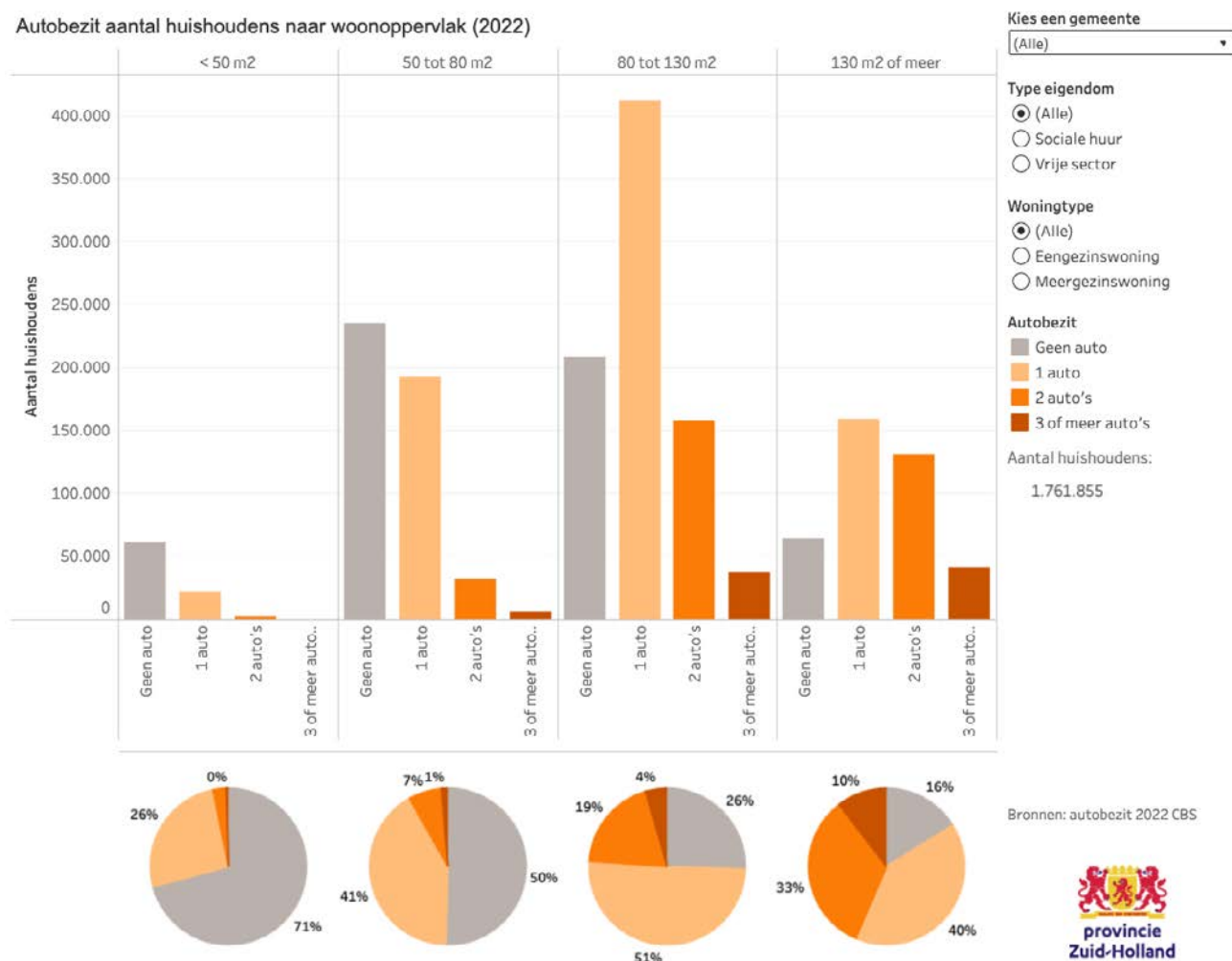
Maatwerk per doelgroep is essentieel. Dit kan via aparte normen, maar ook via vastgestelde maatwerkregelingen met concrete toetsingskaders.

CROW-parkeerkencijfers zijn gebaseerd op gemiddelden en bandbreedtes. De bandbreedtes zijn onder andere ruim omdat het autobezit van huishoudens sterk afhankelijk is van lokale kenmerken. CROW 744 biedt daar nu ruimte voor: differentiatie op woninggrootte en – deels – doelgroep. In de praktijk blijkt dat bewoners van sociale huurwoningen, GGZ-projecten, studentenhuisvesting of shortstay veel minder auto's bezitten dan het gemiddelde. Toch worden deze verschillen in veel gemeenten nog onvoldoende benut. Corporaties ervaren dit als belemmerend: "We bouwen voor mensen met een smalle beurs, maar moeten ondergrondse parkeerkelders bouwen die ze niet gebruiken én niet kunnen betalen." Maatwerk per doelgroep is dus essentieel. Dit kan via aparte normen, maar ook via beleidsregels of concrete toetsingskaders. Daarnaast moeten vergunning- en abonnementenbeleid doelgroepen

expliciet meenemen: bijvoorbeeld mindervaliden, gescheiden ouders of bewoners van begeleidwonenprojecten. Een inclusieve benadering voorkomt parkeertekorten én overmaat.

In Zuid-Holland is autobezit per woningtype in kaart gebracht, wat onderbouwing geeft aan het bepalen van de lokale positie in de bandbreedtes. Deze informatie zal op korte termijn door CROW voor heel Nederland ontsloten worden. Bij de toepassing van deze data is het belangrijk om gedegen analyses uit te voeren: het gemiddelde autobezit van alle woningen in een wijk is minder representatief als dat omhoog gehaald wordt door grote villa's met 4 of meer geregistreerde auto's. Een vergelijking tussen beoogde gebiedsontwikkelingen en het autobezit per klasse (doelgroep en omvang van woningen) is nodig. Hierbij merken we nogmaals op dat parkeernormen niet alleen gebaseerd moeten worden op huidig autobezit, maar ook op mobiliteitsbehoefte en beleidsambities (zie 3.3).

Autobezit aantal huishoudens naar woonoppervlak (2022)



Figuur 3.2 Huidig autobezit per woningtype in Zuid-Holland ([link naar dashboard](#))

3.6 Maatwerk voor speciale projecten

Maatwerk voor optoppen, splitsen en transformeren is essentieel. Dit kan via aparte normen, maar ook via vastgestelde maatwerkregelingen met concrete toetsingskaders.

Sommige projecten vragen om een fundamenteel andere benadering dan traditionele parkeerkencijfers toelaten. Denk aan optoppen van bestaande gebouwen, splitsing van woningen, kleinschalige ontwikkelingen (zoals de hoek-woningaanpak) of bewust autovrije woonconcepten voor specifieke doelgroepen. Voor deze gevallen biedt een 0-norm of aangepaste rekenwijze uitkomst. Zie bijvoorbeeld de handreiking optoppen (pdf) en de geleerde lessen bij woningsplitsing (website platform 31).

Een beleidsadviseur zei hierover: "De keuze voor een 0-norm is niet alleen stedenbouwkundig, maar ook strategisch – je prioriteert de woningnood en bovenplanse bereikbaarheid boven de parkeeropgave." Dergelijke projecten vragen om goede communicatie, heldere regulering (GROP, POET) en concrete afspraken.



Figuur 3.3 Illustratie van optoppen bij renovatie van portiekflats

Geen recht op parkeervergunning

Steeds vaker passen gemeenten een GROP-lijst toe waarin zij registreren welke adressen geen recht hebben op een parkeervergunning in de openbare ruimte. Deze werkwijze voorkomt parkeeroverlast door gebiedsontwikkeling met verlaagde parkeernormen. We leren echter ook dat deze werkwijze (op termijn) leidt tot ongelijke behandeling van burgers onder dezelfde omstandigheden. Een 0-norm met GROP voor optoppen leidt er bijvoorbeeld toe dat een deel van de sociale huurders in het betreffende pand wel een vergunning kan aanvragen en een deel niet. In eerste instantie wordt dit geaccepteerd (mits goed onderbouwd), maar op termijn ontstaat ongelijke behandeling omdat (en/of) het legitiem doel op de achtergrond is geraakt, de noodzaak vervalt of de proportionaliteit anders uitpakt dan verwacht. Gemeenten doen er daarom goed aan om beleidsruimte te creëren om adressen van de GROP-lijst af te halen en/of een termijn toe te voegen aan de opname van een adres in een GROP-lijst. Dit laatste dient gecombineerd te worden met goede spelregels voor toedeling van vergunningen in gebieden met een vergunningenplafond en de positie van burgers op de wachtlijst voor een vergunning. Een voorbeeld is Barendrecht, waar onderscheid is gemaakt tussen de initiële (eerste) uitgifte van parkeervergunningen, conform de per woningtype gehanteerde parkeernormen, en de doorlopende uitgifte (exploitatie). In de exploitatiefase worden vergunningen uitgegeven op basis van de feitelijke beschikbaarheid van parkeerplaatsen.

Bij kleinschalige projecten in bestaand stedelijk gebied speelt bovendien dat er weinig ruimte is op maaiveldniveau. Hier is maatwerk essentieel. CROW 744 biedt hiervoor ruimte, mits onderbouwd. Gemeenten kunnen maatwerkregelingen opnemen in vigerende wet- en regelgeving om splitsen en optoppen zonder parkeernorm juridisch te borgen. Hierbij kunnen zij de volgende maatregelen nemen om parkeerproblemen te voorkomen:

- 1 Invoering van parkeerregulering in de omgeving (zie 3.1);
- 2 Vrijstellingsregels opnemen in vigerend parkeerbeleid;
- 3 Afkopen parkeeropgave ten behoeve van mobiliteitsfonds om alternatieven te verbeteren en/of parkeren op afstand mogelijk te maken;
- 4 Adressen opnemen in GROP-lijst of achteraan de wachtlijst voor vergunningen plaatsen (mits er een vergunningenplafond is).

Bij de keuze voor een 0-norm wijzen we erop dat dit op termijn kan schuren met de mobiliteitsbehoefte van de gebruikers van een ontwikkelgebied. Inzet van dit instrument moet daarom gepaard gaan met adaptiviteit (zie 4.1), borging van afspraken (zie 4.2) en goede communicatie (zie 4.4).

3.7 Dubbelgebruik

Binnen- en bovenplans dubbelgebruik voorkomt dat parkeerplaatsen het grootste deel van de dag leeg staan. Hoe meer dubbelgebruik, hoe belangrijker monitoring.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen is een belangrijk middel om efficiënter om te gaan met schaarse ruimte. Door functies slim te combineren – bijvoorbeeld kantoren overdag en bewoners 's avonds – kan de benodigde parkeercapaciteit omlaag. De aanwezigheidspercentages van doelgroepen uit de CROW-kennismodule bieden houvast bij de bepaling van dubbelgebruik, maar de doorvertaling ervan naar gebiedsontwikkelingen kan verbeterd worden.

Binnenplans dubbelgebruik vereist dat parkeerplaatsen niet strikt toegewezen zijn aan individuele gebruikers. In plaats daarvan werken zwerfplaatsen beter. Voorbeeld: in een gemengd complex met zorgwoningen en reguliere woningen is via monitoring vastgesteld dat bezoekers- en zorgparkeren grotendeels op elkaar aansluiten. Ook bezoekers van bewoners kunnen volgens de CROW-kencijfers dubbelgebruik met bewoners hebben. Bezoekers zijn immers niet alleen familie en vrienden die 's avonds langskomen, maar (vooral) ook dienstverleners die overdag langskomen.

Ook bovenplans dubbelgebruik is kansrijk. In Nijmegen worden parkeergarages gedeeld tussen bewoners, bezoekers en werknemers. Dat vergt wel goede afstemming van loopafstanden, rechten en beheer. "Hoe meer dubbelgebruik, hoe belangrijker nauwkeurige data en monitoring," aldus een beleidsmedewerker. Gemeenten moeten tijdig afspraken maken over beheer, fasering en toekenning van rechten. Een flexibele en adaptieve uitgifte van vergunningen en abonnementen is dan cruciaal – zeker bij projecten zonder uitwijkmogelijkheden.

3.8 Maatwerkregelingen vastleggen

Vastgestelde maatwerkregelingen zorgen ervoor dat gemeenten niet hoeven af te wijken van beleid. Navolgbaar toetsingskader en consistente toepassing zijn hierbij noodzakelijk.

Het verschil tussen maatwerk en afwijking is essentieel. Maatwerk vindt plaats binnen vastgestelde kaders. Afwijken gebeurt wanneer het beleid tekortschiet. In veel gemeenten leidt een achterhaald parkeerbeleid tot continue afwijkingen, wat onderbouwd moet worden, juridische onzekerheid, hogere kosten en vertraging veroorzaakt. Rechters toetsen dan vaak aan de kencijfers van CROW – niet aan

beleidsregels – met alle risico's van dien. Gemeenten doen er goed aan hun wet- en regelgeving actueel te houden en hierin expliciet aan te geven wanneer maatwerk toegestaan is. In Amersfoort wordt voor elk project getoetst of het binnen het kader past of dat aanvullend beleid nodig is. Een juridisch beleidsadviseur lichtte toe: "Zolang je afwijking kunt voorkomen door beleid te verrijken, houd je de regie." Investeer dus in gebiedsspecifiek beleid, actualiseer normnota's en borg bijzondere situaties in kaarten of regels. Dat voorkomt dat ontwikkelaars of bewoners later juridische procedures aanspannen wegens onduidelijkheid of willekeur.

Een steeds vaker terugkerende maatwerkregeling zijn reductiefactoren voor parkeernormen. Reductiefactoren worden van toepassing verklaard als een gebiedsontwikkeling voldoet aan de in het parkeerbeleid vastgestelde randvoorwaarden. Belangrijk hierbij is een consistent en reproduceerbaar gemeentelijk toetsingskader waarmee bepaald wordt of een reductiefactor wel of niet mag worden toegepast. Bij reductiefactoren voor ov en deelmobiliteit moet bijvoorbeeld concreet gemaakt worden wanneer de reductiefactor wel en niet geldt. In bijlage 1 zijn voorbeelden opgenomen voor maatwerkregelingen in gemeentelijk parkeerbeleid (percentages dienen gemeentespecifiek bepaald te worden).

Maatwerkregelingen in parkeerbeleid (zie ook bijlage 1)

- Flexibele gebiedsindeling
- Vrijstelling of reductie kleine ontwikkelingen
- Vrijstelling of reductie optoppen en woningsplitsen
- Maatwerkregel bijzondere functies (AZC, tijdelijk wonen, et cetera)
- Maatwerkregel bijzondere doelgroepen (zorg, studenten, et cetera)
- Reductiefactor ov en fiets
- Reductiefactor deelmobiliteit
- Reductiefactor parkeren op afstand

Zorg voor een duidelijk en makkelijk toepasbaar toetsingskader per maatwerkregel. Documenteer keuzes in normnota's, beleidsregels en anterieure overeenkomsten. Dat voorkomt ad-hocbeslissingen en maakt consistentie mogelijk bij bezwaar- en beroepsprocedures. "We hebben te vaak gekozen voor gemak in plaats van onderbouwing," reflecteerde een jurist. Maatwerk werkt alleen als het expliciet, uitlegbaar én juridisch houdbaar is. Ten slotte wijzen we erop dat gemeenten steeds vaker concrete stappenplannen aanbieden die gebruikt moeten worden bij het onderbouwen van de passende parkeernorm. Onderstaande figuur toont een globaal uitgewerkt stappenplan dat als basis gebruikt kan worden. Een rekenhulp is hierbij ook behulpzaam (zie 3.9).

Figuur 3.4 Voorbeeld stappenplan bepalen parkeernormen

Steeds meer gemeenten zetten digitale rekentools in waarmee ontwikkelaars de parkeerbalans van hun plan kunnen berekenen. Voorbeelden zijn Utrecht, Rotterdam, Leidschendam-Voorburg, Alphen aan den Rijn, Eindhoven en Katwijk. Deze tools zijn vaak Excel-gebaseerd of webapplicaties, afgestemd op gemeentelijk beleid. Ook CROW

- **Transparantie:** ontwikkelaars krijgen snel inzicht in de parkeervraag van hun project, inclusief effecten van locatie en woningmix.

Figuur 3.5 Voorbeeld uniforme rekentool Eindhoven

- **Efficiëntie:** minder afstemming tussen initiatiefnemer en gemeente nodig, minder interpretatieverschillen.
- **Beleidsverankering:** gemeentelijke tools zijn afgestemd op de lokale parkeernota, met automatische toepassing van bijvoorbeeld GROP-lijsten, deelmobiliteitskortingen of specifieke gebiedstyperingen.
- **Maatwerk en bewustwording:** gebruikers kunnen variëren met input zoals doelgroep (studenten, senioren) of ov-bereikbaarheid, en zien direct het effect op de parkeereis.
- **Scenariovergelijking:** de tools maken het makkelijk om varianten door te rekenen (bijvoorbeeld met of zonder mobiliteitshub).

Interesse in de CROW-parkeervraagcalculator of een eigen parkeercalculator? Neem contact op met CROW voor informatie en ondersteuning.

3.10 Loopafstanden

Passende loopafstanden moeten op meerdere manieren vastgelegd worden in gemeentelijk parkeerbeleid:

- 1 acceptabele afstanden tot parkeren binnen het plangebied, inclusief ruimte voor deelauto's, pakketbezorging en parkeren voor mindervaliden.
- 2 acceptabele afstanden tot centrale parkeervoorzieningen buiten het plangebied om aan de parkeervraag te voldoen.
- 3 acceptabele loop- en fietsafstanden tot dagelijkse voorzieningen, openbaar vervoer en fietsenstallingen (gekoppeld aan maatwerkregelingen met reductiefactoren, zie 3.8 en bijlage 1).
- 4 loopafstanden bij parkeerregulering in de omgeving waarbij maatwerkregelingen en reductiefactoren worden toegepast.

De CROW-parkeerkencijfers geven hiervoor indicatieve richtlijnen, bijvoorbeeld een loopafstand van 75 tot 100 meter voor parkeerplaatsen bij een woning. Gemeenten zoals Nijmegen en Eindhoven hanteren hogere bandbreedtes omdat parkeren centraal in hubs is geregeld. Deze afstanden zijn vastgelegd in beleid.

Net als de kencijfers, kan ook de acceptatie van loopafstanden variëren. Een wandeling van 450 meter door een aantrekkelijke straat kan als korter worden ervaren dan 250 meter over een donker industrieterrein. De acceptatie hangt af van verschillende factoren, zoals:

- 1 de aantrekkelijkheid van de looproute;
- 2 sociale veiligheid en verkeersveiligheid van de looproute;
- 3 de parkeerordening en de prijsstelling;
- 4 de fysieke conditie van een voetganger;
- 5 motief van het bezoek (recreatief/utilitair);
- 6 duur van verblijf/bezoek locatie.

Daarom is gemeentelijke beleidsuitwerking noodzakelijk. Enkel verwijzen naar CROW is onvoldoende bij integrale gebiedsontwikkelingen. Gemeenten moeten eigen kaders vastleggen voor acceptabele loopafstanden per functietype en locatie. Zo kunnen ze flexibel omgaan met parkeren op afstand, hubs en deelmobiliteit en regulering in de omgeving.



4 Gebieds- en projectontwikkeling

4.1 Toekomstbestendigheid en adaptiviteit

Toekomstbestendige parkeeroplossingen vragen niet om ruime parkeernormen om aan de veilige kant te zitten, maar om flexibiliteit in stedenbouw en beleid.

Parkeerbehoeften kunnen in de tijd veranderen door gewijzigde mobiliteitsvoorkeuren, technologische ontwikkelingen of veranderend beleid. Gemeenten kunnen hierop anticiperen door adaptieve ontwerpprincipes toe te passen: omkeerbare parkeer capaciteit (bijvoorbeeld separate modulaire hubs in plaats van parkeeroplossingen die verweven zijn in het stedenbouwkundige ontwerp (zoals ondergrondse voorzieningen), flexibele vergunningverlening en datagedreven monitoring. Ook het realiseren van één of meerdere verhoogde verdiepingen in parkeerhubs vergroot de flexibiliteit; deze verdieping(en) kunnen op termijn voor andere doeleinden worden gebruikt.

In Alphen aan den Rijn en Eindhoven wordt de parkeervraag in fasen getoetst, met ruimte om normen bij te stellen op basis van ervaringen in eerdere deelgebieden. Ook worden restcapaciteiten uit eerdere projecten bewust benut bij latere planfasen. Dit draagt bij aan passende parkeeroplossingen. Een mobiliteitsmanager vatte het zo samen: "Je wilt niet bouwen voor het piekmoment van de verkeerde doelgroep. Tijdelijkheid en schaalbaarheid zijn sleutelwoorden." Ook het inzetten van mobiliteitsfondsen in plaats van parkeerfondsen draagt bij aan toekomstbestendigheid.

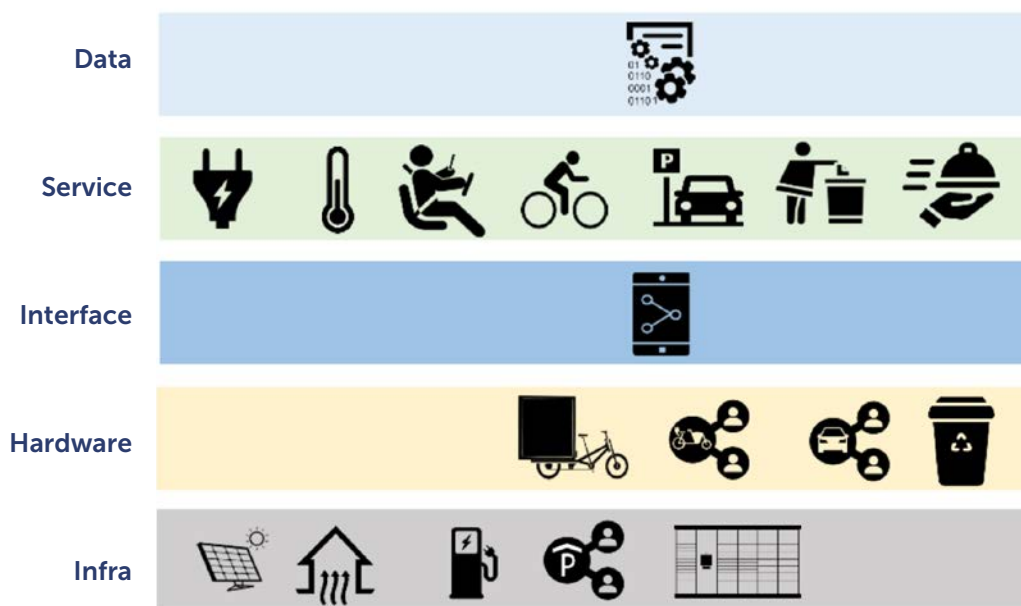
4.2 Governance en exploitatie van hubs

Gebiedsontwikkelingen met hoge dichtheden van functies moeten parkeren oplossen in gebouwde voorzieningen. Deze hubs hebben in toenemende mate een integrale functie die vraagt om andere governance en exploitatie.

In gebiedsontwikkelingen met hoge dichtheden gaat het niet alleen om het fysiek realiseren van parkeerplaatsen, maar ook om eigendom, regie en exploitatie van mobiliteitshubs, inclusief de rol van bewoners, marktpartijen en de gemeente. De mobiliteitshub wordt steeds vaker gedefinieerd als een knooppunt van mobiliteit, energie en sociaal netwerk, met voorzieningen voor overstap, verblijf, logistiek en deelmobiliteit. Verschillende modellen zijn mogelijk, waarbij de gemeente in sommige modellen de hoofdeigenaar is (publieke participatie), en in andere modellen juist een regisserende of faciliterende rol speelt (bijvoorbeeld bij private of hybride participatie).

Het Dutch Metropolitan Innovations (DMI) Ecosysteem begeleidt gemeenten die deze eigentijdse opgave oppakken. Dat doet het DMI-ecosysteem door in samenhang kennis te ontwikkelen, afspraken te maken, de best practices te bespreken en te werken aan een beter inzicht en functioneren van mobiliteitshubs in hun omgeving en netwerken. Lees meer over de governance van hubs op de [website van het DMI-ecosysteem](#).

De hub ontleed



Figuur 4.1 Illustratie complexiteit hubs in gebiedsontwikkeling (bron: DMI)

4.3 Juridische borging

Een effectieve borging van parkeerafspraken vereist vastlegging in alle fases van het ontwikkeltraject en de bijbehorende juridische documenten.

Dit geldt voor parkeerrechten, vergunningen en abonnementen en verhuurovereenkomsten met derden. Hierbij is het zaak om een herstelverplichting of boetebepaling hoog op te nemen om de afspraken te kunnen handhaven. Voorbeelden uit projecten als Merwede en Schoemaker Plantage laten zien dat afspraken over parkeerrechten, abonnementen, GROP- en POET-verplichtingen en deelmobiliteitscontracten vaak versnipperd of niet juridisch afdwingbaar zijn en onvoldoende worden gecommuniceerd naar de eindgebruikers.

Bij toepassing van maatwerkregels en geen recht op parkeervergunningen dienen de afspraken in de keten van beleidsmatige en juridische documenten geborgd te worden. Een specialist uit een gemeente waarschuwde: "Als het niet in het ketenbeding staat, kun je het later niet handhaven." Belangrijk is ook dat afspraken voorzien zijn van herstelverplichtingen of boetebedingen, om afdwingbaarheid te garanderen. Standaardisatie kan hierbij helpen. Neem vaste clausules op in koop- en huurovereenkomsten over parkeerrechten, gebruiksbeperkingen en GROP- en POET-voorwaarden. Borg daarnaast deze afspraken in gemeentelijke vergunningverlening en beleid, zodat consistentie ontstaat tussen intentie, uitvoering en beheer. Alleen zo ontstaat vertrouwen én juridische houdbaarheid. In bijlage 2 zijn voorbeeldteksten opgenomen voor de borging van geen recht op parkeervergunning in de keten.

Checklist borging afspraken

- Planregels omgevingsplan
- Anterieure overeenkomst
- Exploitatieovereenkomst
- Omgevingsvergunning
- Parkeerbeheerplan/mobiliteitsplan
- Gebruiksvergunning of bruikleencontract deelmobiliteit
- Convenanten of samenwerkingsovereenkomsten
- Erfdienstbaarheden en mandeligheids-overeenkomst
- Verkoop- en verhuurbrochures
- Vragenlijst voor vastgoedtransactie
- Notariële koopactes (inclusief ketenbeding)
- Huurovereenkomsten (inclusief ketenbeding)
- Hardheidsclausule(s)

4.4 Communicatie

Goede communicatie is cruciaal bij maatwerk in parkeernormen en autoluwe concepten. Misverstanden bij kopers of huurders leiden tot ontevredenheid en bezwaar.

Daarom moet al in de marketing en verkoopinformatie helder zijn wat bewoners wél en niet kunnen verwachten. Zijn er GROP-gebieden? Is er recht op een parkeervergunning of niet? Waar kunnen bewoners parkeren, en tegen welke voorwaarden? In Utrecht worden deze zaken expliciet opgenomen in verkoopbrochures en in de gemeentelijke informatievoorziening. Een ontwikkelaar gaf aan: "Je moet vanaf dag één eerlijk zijn, anders komt het later als boem-rang terug."

Ook makelaars en notarissen spelen hierin een rol. Zorg dat zij weten wat er geldt voor elk adres. Een publiek toegankelijke parkeervergunningchecker – zoals in Amsterdam – helpt hierbij. Zo kan ook bij doorverkoop of verhuur de informatie correct worden overgedragen. Communicatie is geen sluitpost, maar een kernvoorwaarde voor succesvolle implementatie van parkeerbeleid.

In de praktijk staan we nog aan het begin van een consequente uitvoering hiervan. De verschillende partijen in de keten (gemeente, ontwikkelaar, makelaar, woningcorporatie, notaris) moeten hun rol (h)erkennen en samen zorgen voor eenduidige en tijdige communicatie richting bewoners. Gemeenten moeten deze rol zo goed mogelijk juridisch borgen (zie 4.3). Juist in de verkoopfase, bij verhuur of bij oplevering van projecten kan veel winst worden geboekt door helder te zijn over wat wel en niet wordt geboden aan parkeergelegenheid.

4.5 Rollen en taken na oplevering

Gebiedsontwikkelaars moeten goed nadenken over de governance van de parkeeroplossing in de beheerfase en de overdracht goed regelen.

Na oplevering verschuift de focus van beleid naar beheer. Taken die tijdens de planvorming bij projectontwikkelaars of stedenbouwers lagen, komen nu bij gemeentelijke afdelingen voor vergunningen, toezicht en handhaving (VTH) of bij externe exploitanten te liggen. Zorg voor duidelijke overdracht van afspraken, bijvoorbeeld over deelmobiliteit, parkeerabonnementen, of restcapaciteit in garages. In Apeldoorn zijn deze taken via werkprotocollen vastgelegd, met jaarlijkse evaluaties.

Bewonersparticipatie

Ook bewonersparticipatie verdient aandacht: wat als de praktijk anders uitpakt dan voorzien? Bijvoorbeeld als deelauto's onvoldoende gebruikt worden, of als parkeerdruk op straat toeneemt? Gemeenten moeten hierop kunnen reageren met adaptieve maatregelen. Rollen, bevoegdheden en escalatiepaden moeten daarom vooraf worden benoemd. "Je moet weten wie aan de noodrem trekt als het misgaat," aldus een beheeradviseur. Alleen dan blijft het parkeerbeleid ook na oplevering effectief en uitlegbaar.



5 Monitoring, evaluatie en bijstelling

Monitoring, evaluatie en bijstelling vormen de schakel tussen planvorming en dagelijkse praktijk. Pas in de gebruiksfase blijkt of het parkeerbeleid werkelijk werkt zoals bedoeld. Aanpassingsvermogen is noodzakelijk om maatschappelijke ontwikkelingen zoals veranderend autobezit, nieuwe mobiliteitsconcepten of veranderde ruimtelijke functies op te vangen. Zonder actief toezicht en bijstelling ontstaat het risico van structurele mismatch tussen beleid en praktijk. De CROW-parkeerkcijfers geven niet alleen een basis voor planvorming, maar ook een kader voor monitoring en evaluatie. Door de uitgangspunten (bandbreedtes, doelgroepen, gebiedstypen) uit CROW 744 consequent te gebruiken, kunnen afwijkingen in de praktijk objectief en vergelijkbaar worden beoordeeld.

5.1 Risicobeheersing

Gemeenten, beheerders en exploitanten moeten een risicodossier maken en beheersmaatregelen formuleren voor het geval dat de parkeeroplossing in de praktijk niet werkt zoals bedacht.

Gebiedsontwikkeling stopt niet bij oplevering. Parkeerdruk, gebruik van deelmobiliteit en bewonerservaringen kunnen sterk afwijken van eerdere prognoses, vooral wanneer innovatieve parkeerconcepten worden toegepast. Daarom moet risicobeheersing een vast onderdeel zijn van de projectaanpak. Gemeenten dienen vooraf scenario's te doorlopen: wat als het autobezit hoger uitvalt? Wat als deelmobiliteit minder wordt gebruikt dan verwacht?

Flexibele vergunningverlening, tijdelijke parkeeroplossingen en feedbackloops in monitoring zijn belangrijke instrumenten. Gemeenten zoals Utrecht integreren risicoanalyses reeds tijdens de planvorming en actualiseren deze bij oplevering. Dit voorkomt starheid en maakt het parkeerbeleid adaptiever en veerkrachtiger.

5.2 Langdurige gebiedsontwikkeling

Adaptieve parkeerconcepten zijn nodig bij langlopende gebiedsontwikkelingen.

Projecten zoals Hart van de Waalsprong in Nijmegen en Rijnhaven in Rotterdam tonen aan dat gebiedsontwikkeling decennia kan duren. Maatschappelijke en mobiliteitstrends wijzigen in die tijd voortdurend. Eenmalige vastlegging van normen voldoet dan niet. Er is behoefte aan dynamisch beleid dat kan meebewegen met de praktijk.

In gemeenten zoals Nijmegen wordt gewerkt met faseringsdocumenten en adaptieve mobiliteitsstrategieën. Daarbij worden parkeernormen, gebruikersgedrag en voorzieningen periodiek herijkt. Ook wordt het gebruik van de parkeeroplossingen bij de gerealiseerde delen goed gemonitord en geëvalueerd. Zo leert men van innovatieve parkeeroplossingen en kunnen eventuele tekorten of overschotten meegenomen worden in de planvorming van de volgende fasen. Zo blijft het parkeerbeleid aansluiten bij de veranderende behoeften en realiteit.

5.3 Evaluatie en kennisdeling

CROW roept betrokkenen op om evaluaties uit te voeren naar de impact van parkeeroplossingen, kennis te delen via de CROW-kennismodule en actief bij te dragen aan de landelijke kennisagenda.

Structurele evaluatie van parkeerbeleid ontbreekt vaak, terwijl er veel te leren valt van zowel fouten als successen. Gemeenten realiseren nieuwe gebieden en passen innovatieve parkeerconcepten toe, maar volgen zelden systematisch of deze concepten ook in de praktijk functioneren zoals bedoeld. Daardoor blijven kansen om te verbeteren onbenut en worden fouten herhaald. Evaluaties moeten standaard onderdeel zijn van zowel het ontwikkelproces als het beheertraject, van het bestemmingsplan tot en met de gebruiksfase.

Relevante indicatoren

- Autobezit van bewoners en autogebruik van bezoekers
- Bezettingsgraad van parkeerplaatsen (inclusief deelmobiliteitshubs)
- Gebruik van deelmobiliteitsdiensten (deelauto's, deelfietsen)
- Parkeerdruk in omliggende gebieden
- Aantal klachten en meldingen over parkeren
- Vergunningaanvragen en wachttijden

Met deze indicatoren kunnen gemeenten tijdig trends signaleren en bijsturen, bijvoorbeeld door extra regulering, uitbreiding van voorzieningen of aanscherping van normering bij vervolgfases.

Kennisdeling via de CROW-kennismodule

CROW stimuleert niet alleen lokale evaluatie, maar ziet kennisdeling als essentieel onderdeel van een collectieve leeromgeving. Gemeenten en projectpartners worden

opgeroepen hun evaluatieresultaten actief te delen via de CROW-kennismodule Parkeren. Op die manier dragen zij bij aan de landelijke kennisagenda, waarin praktijkervaringen worden verzameld, geanalyseerd en terugvertaald naar beter onderbouwde richtlijnen en handreikingen.

5.4 Integrale monitoring en bijsturing

Integrale monitoring van duurzame gebiedsontwikkeling is essentieel om de moeilijke afwegingen te kunnen verantwoorden en tijdig te kunnen bijsturen op doelen.

Een integrale afweging van functies in de openbare ruimte tussen ruimte voor parkeren, woningbouw, betaalbaarheid van woningen, klimaatadaptatie en leefomgevingskwaliteit vraagt om onderbouwing, omdat daaraan gekoppelde doelen vaak met elkaar conflicteren. Elke vierkante meter die wordt benut voor parkeerplaatsen kan niet worden ingezet voor woningen, groen of wateropvang. Gemeenten en ontwikkelaars hebben vaak onvoldoende integraal zicht op de afwegingen die worden gemaakt en de impact die dat heeft.

Uit het onderzoek blijkt dat veel gemeenten nog zoeken naar manieren om de impact van passende parkeernormen in gebiedsontwikkeling goed te volgen in de tijd. Monitoring moet daarom gemeentebreed, cyclisch en doelgericht zijn, met indicatoren die aansluiten op de huidige en veranderende mobiliteitsbehoefte van bewoners en andere gebruikers van gebieden en de impact daarvan op het bezit en gebruik van vervoerwijzen. Ook is monitoring nodig van de uiteindelijke aanleg en exploitatiekosten en de werking van de governance modellen voor hubs met integrale voorzieningen in de praktijk.

Opinie van experts

De geïnterviewde experts geven een genuanceerd beeld van de impact van lage parkeernormen. Ze laten zien dat lagere normen zowel voordelen als risico's met zich meebrengen, afhankelijk van locatie, doelgroep, parkeerregulering en mobiliteitsaanbod.

Wat lage parkeernormen opleveren:

- Ruimte voor woningbouw en kwaliteit leefomgeving: lage normen maken binnenstedelijke verdichting mogelijk. Minder ruimte voor auto's betekent meer ruimte voor groen, ontmoetingsplekken en meer woningen.
- Betaalbaarheid: gemeenten zoals Apeldoorn, Den Haag en Alphen aan den Rijn geven aan dat parkeereisen een project financieel kunnen maken of breken. Gebouwde parkeerplaatsen zijn duur; lagere normen verlagen de totale kosten en dragen bij aan de betaalbaarheid van de woningen.
- Ruimte voor duurzame mobiliteit: In gebieden met goede ov-ontsluiting en deelmobiliteit maken lagere parkeernormen het mogelijk om bewuster te sturen op vervoerwijzekeuze, waardoor negatieve effecten van toenemende automobiliteit (bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid) beperkt kunnen worden.

Tegelijkertijd worden kanttekeningen geplaatst:

- Zonder goede monitoring en borging van de afspraken kunnen bewoners alsnog eigen auto's meenemen, met druk op de openbare ruimte als gevolg.
- Ontwikkelaars willen soms later alsnog extra parkeerplaatsen, uit commerciële overwegingen (verkoopbaarheid). Gestapeld kost dit geen extra ruimte, maar het levert wel extra verkeersbewegingen op.
- Sommige doelgroepen (bijvoorbeeld werkende middengroepen) blijven autoafhankelijk, ook in steden.

Kortom, de experts zijn het erover eens dat passende parkeernormen bijdragen aan de integrale kwaliteit van gebiedsontwikkeling maar alleen als ze onderbouwd zijn, passen bij de doelgroep en toekomstbestendig zijn. Integrale monitoring en bijsturing van gebiedsontwikkeling is essentieel.

Bijlage 1 Standaard teksten maatwerkregelingen

Onderstaande voorbeelden voor maatwerkregelingen in parkeerbeleid bevatten een concrete uitwerking van een beleidsregel die consistent en navolgbaar kan worden toegepast. *De gehanteerde percentages reductie zijn ter inspiratie en gebaseerd op expert judgement en dienen gemeentespecifiek bepaald te worden.* Tevens geldt dat goed gekeken dient te worden naar de totale optelsom van de reductiefactoren en een te bepalen totaal maximum op de korting. Overal waar een @ staat wordt een nader te bepalen artikelnummer of een koppeling naar andere onderdelen van het gemeentelijke beleid bedoeld.

1 Maatwerk gebiedsindeling

Artikel @: Herziening gebiedstype toekomstige ontwikkeling

De Gemeente hanteert verschillende gebiedstypen waarvoor een parkeernorm per functie is vastgesteld (zie artikel @). Via de kaart in Bijlage @ (en op de site van de Gemeente in hoge kwaliteit te downloaden), kan worden bepaald in welk gebied een specifiek adres of project valt. Voor grootschalige ontwikkelingen met ten minste @@ woningen en/of @@ BVO niet-wonen kan een gebiedstype gelden die afwijkt van de gemeentelijke kaart. De keuze voor een ander gebiedstype leidt tot een andere parkeernorm. Initiatiefnemer onderbouwt de passende gebiedstype van het te ontwikkelen gebied op basis van de beoogde functiedichtheid en functiemenging in het gebied, de loop- en fietsafstand tot dagelijkse voorzieningen en ov-haltes (zie tabel @ – concrete uitwerking per gebiedstype) en bereikbaarheid van de bestemmingsgebieden @, @ en @ met de fiets en het openbaar vervoer.

	Centrum- gebied	Schilgebied	Rest gemeente
Ov-halte	< 500	500 - 1.000	> 1.000
Pakketpunt	< 500	500 - 1.000	> 1.000
Gemakswinkel	< 500	500 - 1.000	> 1.000
Basisschool	< 1.000	1.000 - 1.500	> 1.500
Kinderopvang	< 1.000	1.000 - 1.500	> 1.500
Zorgcentrum	< 1.000	1.000 - 1.500	> 1.500
Supermarkt	< 1.000	1.000 - 1.500	> 1.500
Horeca	< 1.000	1.000 - 1.500	> 1.500
Vul aan ...			

De getallen in de tabel zijn illustratief en moeten per gemeente onderzocht en vastgesteld worden.

2 Vrijstelling of reductie kleine ontwikkelingen

Artikel @@: Vrijstelling autoparkeereis voor kleine ontwikkelingen

Voor een kleine ontwikkeling kan in de gebieden die zijn aangeduid als @ of @ vrijstelling van de parkeereis worden verleend. Een ontwikkeling wordt als kleinschalig beschouwd als de netto autoparkeereis, maximaal 3 parkeerplaatsen is en geen mogelijkheid is om parkeer-gelegenheid op eigen terrein te realiseren of te salderen als bedoeld in artikel @. Bij gebruik van deze vrijstelling koopt initiatiefnemer de niet-gerealiseerde parkeerplaatsen af met een bijdrage aan het mobiliteitsfonds zoals opgenomen in bijlage @. Bij gebruik van deze vrijstelling krijgen de adressen in de ontwikkeling voor de eerste 5 jaar de status Geen Recht Op Parkeervergunning. Dit betekent dat bewoners of gebruikers op deze adressen geen parkeervergunning kunnen aanvragen totdat deze termijn verstreken is.

3 Vrijstelling of reductie optoppen en woning-splitsen

Artikel @: Korting autoparkeereis: optoppen en woning-splitsing.

De in tabel @ van bijlage @ opgenomen normen kunnen worden verlaagd tot 0 autoparkeerplaats per woning indien sprake is van een transformatie naar een studentenhuysvesting in betaald parkeergebied en geen mogelijkheid is om parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren of te salderen als bedoeld in artikel @. Bij gebruik van deze vrijstelling koopt initiatiefnemer de niet-gerealiseerde parkeerplaatsen af met een bijdrage aan het mobiliteitsfonds zoals opgenomen in bijlage @. Bij gebruik van deze vrijstelling krijgen de adressen in de ontwikkeling voor de eerste 5 jaar de status Geen Recht Op Parkeervergunning. Dit betekent dat bewoners of gebruikers op deze adressen geen parkeervergunning kunnen aanvragen totdat deze termijn verstreken is.

4 Maatwerk bijzondere locaties

Artikel @: Korting autoparkeereis: transformatie naar [specifieke functie]

De in tabel @ van bijlage @ opgenomen parkeernormen voor de auto kunnen worden verlaagd tot @ autoparkeerplaats per eenheid indien sprake is van een transformatie naar een [specifiek soort locatie] in gebiedstype @ en @ en geen mogelijkheid is om parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren of te salderen als bedoeld in artikel @. Bij gebruik van deze vrijstelling koopt initiatiefnemer de niet-gerealiseerde parkeerplaatsen af met een bijdrage aan het mobiliteitsfonds zoals opgenomen in bijlage @. Bij gebruik van deze vrijstelling krijgen de adressen in de ontwikkeling

voor de eerste 5 jaar de status Geen Recht Op Parkeervergunning (GROP - zie Hoofdstuk @: 'Borgen parkeerafspraken'). Dit betekent dat bewoners of gebruikers op deze adressen geen parkeervergunning kunnen aanvragen totdat deze termijn verstreken is.

5 Reductiefactoren ov

Artikel @: Korting autoparkeereis: nabijheid ov-halte

Indien een ontwikkeling wordt gerealiseerd op loopafstand van de in onderstaande tabel genoemde ov-haltes kan de autoparkeereis verminderd worden met de in deze tabel genoemde percentages. Indien een ontwikkeling wordt gerealiseerd in de nabijheid van twee of meer van de in de tabel opgenomen ov-haltes, wordt het hoogst behaalde kortingspercentage als uitgangspunt genomen bij de berekening van de korting op de parkeereis.

	< 500 meter	500-1.000 meter
Centraal station	-50%	-25%
Halte A	-30%	-15%
Halte B	-20%	-10%
Halte C	-20%	-10%

De percentages zijn illustratief en moeten per gemeente onderzocht en vastgesteld worden.

6 Reductiefactoren fiets

Artikel @ Korting autoparkeereis: extra fietsparkeerplaatsen

Bij een ontwikkeling in huidig of voorgenomen betaald parkeergebied kan de autoparkeereis, bij het aanbod van extra fietsparkeerplaatsen, met ten hoogste 10% worden verlaagd. Dit is in de verhouding twee fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. Voor het toepassen van deze verlaging gelden de volgende eisen:

- de extra fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd op eigen terrein;
- de extra fietsparkeerplaatsen worden opgeteld bij de totale fietsparkeereis;
- de extra fietsparkeerplaatsen voldoen aan de eisen van artikel @ inzake reguliere en bijzondere tweewielers.

7 Reductiefactoren deelmobiliteit

Artikel @: Korting autoparkeereis: deelauto's en MaaS

Bij een woningontwikkeling in gebied @ en @ kan de autoparkeereis voor de functie wonen voor het bewonersdeel van de parkeereis verlaagd worden wanneer deelmobiliteit wordt aangeboden:

- deelauto's op eigen terrein of een alternatieve parkeervoorziening voor een korting van maximaal 10%* waarbij

geldt dat voor elke 12* gereduceerde parkeerplaatsen één deelauto beschikbaar moet zijn;

- openbare deelauto's samen met MaaS voor een korting van maximaal 20%* waarbij geldt dat voor elke 12* gereduceerde parkeerplaatsen één deelauto beschikbaar moet zijn.

Voor het toepassen van de korting in het eerste lid, onderdeel a, gelden de volgende eisen:

- de deelauto's zijn voor ten minste 5* jaar beschikbaar na ingebruikname;
- de deelauto's worden commercieel aangeboden;
- de deelauto's worden geparkeerd op geoormerkte parkeerplaatsen die zijn gelegen op het eigen terrein of een alternatieve parkeervoorziening;
- de geoormerkte deelauto-parkeerplaatsen bevinden zich op een maximale loopafstand als bedoeld in tabel @;
- de geoormerkte deelauto-parkeerplaatsen worden opgeteld bij de totale autoparkeereis.

** Deze kaders zijn illustratief en moeten per gemeente onderzocht en vastgesteld worden.*

8 Reductiefactor parkeren op afstand

Artikel @: Korting autoparkeereis: parkeren op afstand

Indien binnen een gebiedsontwikkeling parkeren op afstand wordt gerealiseerd op een alternatieve parkeervoorziening buiten het plangebied, kan de reguliere parkeernorm worden verlaagd met maximaal 20%* mits wordt voldaan aan de volgende eisen:

- De afstand tussen de beoogde bouwlocatie en de alternatieve parkeervoorziening bedraagt niet meer dan 500* meter gemeten langs de looproute;
- De looproute naar de parkeervoorziening is openbaar toegankelijk, sociaal veilig en voldoet aan gemeentelijke eisen voor verblijfskwaliteit en toegankelijkheid;
- De parkeervoorziening is gedurende ten minste 10* jaar beschikbaar tegen vastgestelde tarieven en heeft een beheerde of afdoende gereguleerde status;
- De parkeerplaatsen zijn tussen 18:00* en 8:00* (nacht) gegarandeerd beschikbaar voor bewoners van het betreffende project;

Indien gebruik wordt gemaakt van deze reductiemogelijkheid, dient de initiatiefnemer de afspraken vast te leggen in de anterieure overeenkomst, de vergunningsdocumenten en, indien van toepassing, in koop- en huurovereenkomsten met eindgebruikers.

** Deze kaders zijn illustratief en moeten per gemeente onderzocht en vastgesteld worden.*

Bijlage 2 Voorbeelden teksten borging afspraken

Maatwerkregelingen moeten geborgd worden in de hele keten van beleidsmatige en juridische bepalingen. In deze bijlage is de keten uitgewerkt voor de verankering van de afspraak geen recht op parkeervergunningen (GROP). Overal waar een @ staat wordt een nader te bepalen artikelnummer of koppeling naar andere onderdelen van het gemeentelijke beleid bedoeld.

1 Planregels omgevingsplan

Artikel @: Geen recht op parkeervergunning

Bewoners en gebruikers van dit plan hebben ingevolge het parkeerbeleid van de gemeente (verwijzing) geen recht op een autoparkeervergunning in de openbare ruimte.

2 Anterieure overeenkomst

Artikel @: Geen recht op parkeervergunning

De Initiatiefnemer of zijn rechtsopvolger verplicht zich nadrukkelijk om potentiële kopers en huurders actief te informeren over de status van het adres op de GROP-lijst van de gemeente, beschikbaar op de website van de gemeente via @@ en deze beperking op te (laten) nemen in op te stellen koop- en huurovereenkomsten. Bij niet of niet behoorlijke nakoming van deze verplichting wordt een boete opgelegd van EUR @,- (zegge: @), onverminderd de rechten die Gemeente aan de wet kan ontleen ter zake van niet-nakoming. De kosten van invordering van de boete zijn voor rekening van de Partij die nalatig is of overtreedt. De boete is verschuldigd nadat Exploitant schriftelijk in gebreke is gesteld en Exploitant niet binnen acht dagen na deze ingebrekestelling de niet-nakoming of overtreding heeft hersteld.

3 Exploitatieovereenkomst

Artikel @: Geen recht op parkeervergunning

Gedurende @ jaar vanaf de datum van eerste start van verkoop en verhuur van de eerste woning is Exploitant of diens rechtsopvolger verplicht om potentiële kopers en huurders actief te informeren over de status van het adres op de GROP-lijst van de gemeente, beschikbaar op de website van de gemeente via @@ en deze beperking op te nemen in op te stellen koop- en huurovereenkomsten. Bij niet of niet behoorlijke nakoming van deze verplichting wordt een boete opgelegd van EUR @,- (zegge: @), onverminderd de rechten die Gemeente aan de wet kan ontleen ter zake van niet-nakoming. De kosten van invordering van de boete zijn voor rekening van de Partij die nalatig is of overtreedt. De boete is verschuldigd nadat Exploitant schriftelijk in gebreke is gesteld en Exploitant niet binnen acht dagen na deze ingebrekestelling de niet-nakoming of overtreding heeft hersteld.

4 Omgevingsvergunning

Op grond van het Uitvoeringsbesluit parkeren is er voor de bewoners en gebruikers van dit project in beginsel geen recht op een parkeervergunning op straat binnen het betaald parkeergebied voor zover adressen opgenomen zijn in de gemeentelijke GROP-lijst (grondslag: beleidsregeling, artikel @).

5 Verkoop- en verhuurbrochures

Kop: buitengewoon goed bereikbaar

In @ woon je op loopafstand van halte @. Vanaf hier sta je in @ minuten op het centraal station of midden in de stad. Of pak de fiets, dan ben je er in een kwartier. Een leuke route voert je over het kanaal, langs @ naar het hart van de stad. Ook kan je als bewoner van Bellevue gebruikmaken van een van de deelauto's. Een milieuvriendelijke keuze! Heb je een eigen auto? Kijk of jouw voorkeursappartement een eigen parkeerplaats in de garage heeft. Is dat niet het geval? Let dan op dat je geen parkeervergunning kunt aanvragen bij de gemeente (link naar GROP-lijst). Een abonnement afsluiten bij @ of @ is wel mogelijk.

6 Vragenlijst voor vastgoedtransactie

Vraag: Is het adres/de woning opgenomen op een lijst van adressen waarvoor geen recht op een parkeervergunning geldt (GROP)?

Antwoordopties:

- ☐ Ja
- ☐ Nee
- ☐ Onbekend

Toelichting (verplicht indien 'Ja'):

Dit adres is door de gemeente opgenomen op de zogenaamde GROP-lijst (geen recht op parkeervergunning), op basis van het geldende parkeerbeleid en/of de omgevingsvergunning. Bewoners van dit object kunnen derhalve geen parkeervergunning aanvragen voor de openbare ruimte binnen het betreffende vergunningengebied. Indien van toepassing: "De parkeervoorziening is uitsluitend geregeld op eigen terrein of via een mobiliteitshub. Toegang tot deze voorziening kan afzonderlijk worden gehuurd of gekocht."

Documentatie bijvoegen:

- ☐ Uittreksel gemeentelijke GROP-lijst of aanwijzingsbesluit
- ☐ Kopie van de omgevingsvergunning of planregel waarin dit is opgenomen
- ☐ Toelichting vanuit ontwikkelaar of verkoper

7 Koopovereenkomst

Artikel X – Parkeerregeling en geen recht op parkeervergunning

- 1 Koper is ervan op de hoogte dat de onroerende zaak is gelegen binnen een gebied waarvoor op grond van gemeentelijk beleid of het omgevingsplan geldt dat er geen recht op een parkeervergunning voor de openbare weg wordt verleend.
- 2 Koper verklaart uitdrukkelijk bekend te zijn met en akkoord te gaan met het feit dat aan de onroerende zaak geen parkeervergunning(en) kunnen worden toegekend door de gemeente, noch nu, noch in de toekomst, tenzij het gemeentelijk beleid daartoe uitdrukkelijk wordt gewijzigd.
- 3 Verkoper heeft koper hierover volledig geïnformeerd en koper verklaart geen aanspraak te zullen maken op een dergelijke vergunning jegens de gemeente of verkoper.
- 4 Koper verplicht zich dit beding – inhoudende de uitsluiting van het recht op parkeervergunning – onvoorwaardelijk en woordelijk op te nemen in elke toekomstige overdracht van de onroerende zaak, inclusief in de daarop volgende koopakten en leveringsakten, op straffe van een onmiddellijk opeisbare boete van @ per overtreding ten gunste van verkoper of diens rechtsopvolgers.
- 5 Verkoper bedingt hierbij ten behoeve van zichzelf en zijn rechtsopvolgers onder algemene of bijzondere titel, een ketenbeding in de zin van artikel 6:253 lid 4 BW, strekkende tot handhaving van deze verplichting jegens opvolgende eigenaren.

8 Huurovereenkomst

Artikel X – Parkeerregeling en geen recht op parkeervergunning

Huurder is ervan op de hoogte dat het gehuurde is gelegen binnen een gebied waarvoor door de gemeente is bepaald dat er geen recht op een parkeervergunning geldt (de zogenoemde GROF-lijst).

Huurder verklaart uitdrukkelijk dat hij/zij:

- 1 geen aanspraak maakt of zal maken op een parkeervergunning;
- 2 zich bewust is van het gemeentelijke parkeerbeleid of uitvoeringsbesluit waarin dit is vastgesteld;
- 3 weet dat het aanvragen van een parkeervergunning op het adres van het gehuurde geen resultaat zal opleveren tenzij de gemeente het beleid aanpast;
- 4 Huurder verplicht zich ertoe deze bepaling eveneens door te geven aan eventuele medehuurlers, onderhuurlers of gebruikers van het gehuurde.

9 Hardheidsclausule

Artikel X – Hardheidsclausule GROF-lijst

- 1 In bijzondere gevallen, waarin de toepassing van de bepalingen in dit besluit of deze regeling voor een belanghebbende zou leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard, kan het college van burgemeester en wethouders afwijken van de geldende regels, waaronder de uitsluiting van het recht op een parkeervergunning op grond van de GROF-lijst.
- 2 Een verzoek om toepassing van deze hardheidsclausule dient schriftelijk en gemotiveerd te worden ingediend door de belanghebbende. Het verzoek bevat ten minste:
 - a een omschrijving van de persoonlijke of maatschappelijke omstandigheden;
 - b een motivering waarom strikte toepassing tot onbillijkheid zou leiden;
 - c een overzicht van alternatieve parkeermogelijkheden of mobiliteitsoplossingen.
- 3 Het college beoordeelt het verzoek op basis van proportionaliteit, redelijkheid en precedentwerking, en betreft hierbij onder meer:
 - a medische noodzaak of beperking;
 - b mantelzorgsituatie;
 - c afhankelijkheid van een auto voor werk of zorg;
 - d lokale parkeerdruk en mobiliteitsbeleid.

Een positieve beslissing op basis van deze clausule geldt uitsluitend voor de aanvrager en voor de aangegeven periode of situatie, en schept geen rechten voor derden of toekomstige bewoners/gebruiksdoeleinden van hetzelfde adres.

Bijlage 3 Inhoudsopgave modelparkeernota

1 Inleiding

- 1.1 Aanleiding: ambitie en urgentie
- 1.2 Doel en reikwijdte van de parkeernota
- 1.3 Relatie met andere beleidsdocumenten (mobiliteit, wonen, omgevingsvisie)
- 1.4 Werkwijze en participatie

2 Visie op parkeren en mobiliteit

- 2.1 Parkeren als onderdeel van integrale gebiedsontwikkeling
- 2.2 Verankering STOMP-principes als randvoorwaarde
- 2.3 De rol van de auto in ruimtelijke ontwikkeling
- 2.4 Ambitie en leidende principes

3 Gebiedsindeling en toepassingskaders

- 3.1 Typologie van gebiedstypen
- 3.2 Toepassing stedelijkheidsgraad
- 3.3 Maatwerkregelingen gebiedsindeling

4 Parkeernormen en maatwerk

- 4.1 Basiskaders en uitgangspunten
- 4.2 Gemeentelijke parkeernormen per functie en doelgroep
- 4.3 Koppeling aan CROW-publicatie 744 ontbrekende functies
- 4.4 Maatwerkregelingen met reductiefactoren, vrijstelling of 0-norm

5 Parkeren op afstand

- 5.1 Voorwaarden voor parkeren op afstand
- 5.2 Toegankelijkheid en loopafstanden
- 5.3 Mobiliteitshubs: functies, governance en exploitatie
- 5.4 Verankering in vergunningen en overeenkomsten

6 Parkeerregulering en verdeling parkeerrechten

- 6.1 Afkoopregelingen en mobiliteitsfonds
- 6.2 Vergunningen en abonnementenbeleid (inclusief GRO/POET)
- 6.3 Parkeren voor specifieke doelgroepen (mantelzorg, mindervaliden, et cetera)
- 6.4 Juridische borging en handhaving

7 Toekomstbestendigheid en adaptief beleid

- 7.1 Fasering van mobiliteitsoplossingen en voorzieningen
- 7.2 Tijdelijkheid en schaalbaarheid van parkeeroplossingen
- 7.3 Omkeerbare parkeercapaciteit en monitoring
- 7.4 Feedback loops en leervermogen

8 Juridische verankering in de beleids- en projectketen

- 8.1 Planregels in het omgevingsplan
- 8.2 Anterieure en exploitatieovereenkomsten
- 8.3 Omgevingsvergunningen en vergunningsbesluiten
- 8.4 Koop-, huur- en gebruiksovereenkomsten
- 8.5 Standaardbepalingen en modelteksten

9 Communicatie en acceptatie

- 9.1 Transparantie voor bewoners en marktpartijen
- 9.2 Informatievoorziening bij verkoop/verhuur
- 9.3 Rol van makelaars, notarissen en projectontwikkelaars
- 9.4 Publieke parkeercheckers en participatie

10 Monitoring, evaluatie en bijstelling

- 10.1 Indicatoren voor monitoring (autobezit, bezettingsgraad, klachten, et cetera)
- 10.2 Cyclische bijstelling normen en beleid
- 10.3 Evaluatie bij langlopende gebiedsontwikkelingen
- 10.4 Kennisdeling en bijdrage aan landelijke leeragenda

Bijlagen

- A Definities en begrippenlijst
- B Parkeernormen per gebiedstype en functie
- C Beslisboom en rekentools voor maatwerkregelingen
- D Modelteksten voor juridische borging (GRO/POET, deelmobiliteit)
- E Parkeervraagcalculator en rekenregels
- F Praktijkvoorbeelden en casestudies

Bijlage 4 Geconsulteerde partijen

De volgende partijen hebben geparticipeerd in dit onderzoek in de werkgroep, interviews en/of reflectie op de conceptrapportage.

- 1 Aedes vereniging van woningcorporaties
- 2 AM Ontwikkelaars
- 3 Bijstelling.nl
- 4 BPD Ontwikkeling
- 5 CROW
- 6 Empaction
- 7 Enmorgen
- 8 Forum Invest
- 9 Gemeente Alphen aan de Rijn
- 10 Gemeente Amersfoort
- 11 Gemeente Apeldoorn
- 12 Gemeente Arnhem
- 13 Gemeente Breda
- 14 Gemeente Culemborg
- 15 Gemeente Den Haag
- 16 Gemeente Dijk en Waard
- 17 Gemeente Dordrecht
- 18 Gemeente Gouda
- 19 Gemeente Hilversum
- 20 Gemeente IJsselstein
- 21 Gemeente Rijswijk
- 22 Gemeente Tilburg
- 23 Gemeente Utrecht
- 24 Gemeente Zwolle
- 25 Goudappel Coffeng
- 26 Ministerie van IenW
- 27 Nijhuis Bouw B.V.
- 28 Provincie Utrecht
- 29 Provincie Zuid-Holland
- 30 Spark
- 31 SVP Stedenbouw
- 32 Verwelius Development B.V.

Colofon

Parkeernormen en duurzame gebiedsontwikkeling –
Met een brede blik op parkeren

uitgave

CROW, Ede

artikelnummer

G022

tekst

Bijstelling

eindredactie

Ronald van der Weerd, Frans Bekhuis

werkgroepleden:

S. Boogerd, *BPD*

M. Georgius, *Aedes*

K. Wienk, *Gemeente, Apeldoorn*

P. Vissers, *gemeente Dordrecht*

G. Glas, *gemeente Alphen aan den Rijn*

M. de Pijper, *gemeente Breda*

B. Jansen, *provincie Zuid Holland*

A. Bosman, *ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (DMI)*

F. Aalbers, *Goudappel*

D. Moorees, *Empaction*

C. Stelling, *Bijstelling*

fotografie

Otto van Boggelen

vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

productie

CROW

Deze publicatie is mede tot stand gekomen door medefinanciering
vanuit het programma DMI



CROW

Postbus 37, 6710 BA Ede

☎ (0318) 69 53 00

✉ klantenservice@crow.nl

🌐 www.crow.nl