

Waarom wel parkeernormen

Steeds vaker blijkt dat **PARKEERNORMEN** niet meer het antwoord geven op de vraag hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij nieuwe bouwplannen. Sterk veranderend gebruik van gebouwen, toename van het **FLEXWERKEN**, vervaging van winkelbranchering in steden; het zijn allemaal redenen waarom de traditionele parkeernormen niet meer passend zijn. Daarom is het goed om eerst naar **PARKEERWAARDEN** te kijken in plaats van **DIRECT** naar de parkeernormen te grijpen.

Met de toename van het aantal auto's in de afgelopen decennia ontstonden parkeerproblemen. Een tekort aan ruimte om nieuwe plaatsen aan te leggen in bestaande woonwijken, steden en dorpen leverde overlast op. Dubbel parkerende auto's, voertuigen in groenstroken en spelende kinderen die verdreven werden van pleinen en plantsoenen. De stilstaande auto nam steeds meer openbare ruimte in beslag.

PARKEERREGULERING

Parkeerregulering was het gevolg in de bestaande gebouwde omgeving. Om problemen in nieuwbouwwijken te voorkomen ontstond een methodiek om de toekomstige parkeerbehoefte in te schatten. Eerst globaal, maar in toenemende mate steeds gedetailleerder om alle soorten functies in verschillende stedelijke gebieden te vangen in een passend hokje. Met als gevolg dat er inmiddels verschillende normen zijn voor woonwinkels, woonwarenhuizen, woonboulevards, winkelboulevards, outletcenters, bouwmarkten, tuincentra en groencentra. En wat nu te doen met het fenomeen van een zogenaamde conceptstore, een soort combinatie van woonwinkel, horecagelegenheid, galerie en cadeauwinkel? Eenzelfde tendens zien we bij woningen. Het aantal type woningen en woonvormen neemt steeds verder toe. En wat te doen met de toenemende wens om ook beleidsterreinen als milieu en leefbaarheid via het normenkader te faciliteren?

INSTRUMENT

Parkeernormen zijn niet langer een instrument om de schaarse ruimte adequaat in te richten, maar ook om mensen met zachte dwang naar andere vervoerswijzen te leiden, of om milieudoelstellingen te ondersteunen. Daar is op zich niks mis mee. Beleid is er immers voor om keuzes te maken tussen verschillende belangen. Hetgeen schuurt is dat parkeernormen daarvoor niet ingericht zijn. Je kan wel stellen dat er vanuit milieuoverwegingen minder parkeerplaatsen bij een woning mogen zijn, maar daarmee wordt eerder de woning onverkooptbaar dan dat ons leefmilieu geholpen wordt. Daarom moet bij elk bouwproject eerst naar de waarden worden gezocht en niet meteen naar de normen worden gegrepen.

NORMEN EN WAARDEN

In het algemeen is de rechtvaardiging van een norm altijd de verwijzing naar gedeelde waarden. Iets dat we samen vinden en door onze cultuur wordt bepaald. Als de norm dat we niet door het rode licht rijden moet worden verdeeld, dan worden waarden als veiligheid en verantwoordelijkheid als legitimatie gebruikt. Zo zou dat ook voor parkeren kunnen gelden. Als we het aantal parkeerplaatsen bij een nieuwe ontwikkeling in de hand willen houden heeft dat een aanleiding. Bijvoorbeeld een bereikbare en leefbare stad. Zo'n stad vraagt om parkeerplaatsen, anders kan die economisch slecht functioneren. Maar de stad vraagt ook

De rechtvaardiging van een norm is altijd de verwijzing naar gedeelde waarden

en geen parkeerwaarden?



INNOVATIEF WOONCOMPLEX

In een studentenstad wordt een innovatief wooncomplex ontwikkeld voor net afgezwaaide studenten die niet langer in een studentenwoning mogen blijven. Een eerste zelfstandige woning van zo'n 25 tot 40 vierkante meter met een aantal gemeenschappelijke voorzieningen. Voor degenen die als zelfstandige willen starten is er flexibele kantoorruimte beschikbaar. En voor de bewoners zijn er 20 deelauto's beschikbaar voor hun vervoer, naast overigens een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en uiteraard een goede overdekte fietsenstalling. Alle reden dus om niet de geldende parkeernorm voor kleine huurappartementen toe te passen (in dit geval 0,9 parkeerplaats per woning inclusief 0,3 plaats voor het bezoek), maar naar maatwerk op zoek te gaan. Het lijkt immers niet logisch dat meer dan de helft van de voormalige studenten een auto aanschaft in dit geval en dus is er geen reden om parkeerplaatsen voor de leegstand te bouwen. Maar juist zo veel mogelijk woning voor het beschikbare geld te leveren. Als de 'parkeerwaarde' voldoende parkeerplaatsen tegen zo laag mogelijke kosten is, dan is de juiste mix van de norm voor studentenkamers en starterswoningen de beste keuze.

om ruimte voor groen, terrassen en speelgelegenheden. Als de ambitie bepaald is moet op basis daarvan de juiste parkeercapaciteit worden gevonden.

In een andere situatie zullen andere waarden gelden. Zo willen we in steden ook voldoende betaalbare woningen hebben om te voorkomen dat alleen de elite zich nog een plaats in de binnenstad kan veroorloven. Een betaalbare

woning gaat echter slecht samen met een verplichte dure parkeerplaats. Betaalbare woningen met een uitstekende bereikbaarheid, maar zonder eigen parkeerplaats 'voor de deur' maakt de ambitie haalbaar. En het parkeren? Misschien wel in een van de vele leegstaande parkeerplaatsen elders die we de afgelopen decennia onder menig nieuwbouwblok op basis van de parkeernormen hebben gebouwd.

I Meer goede voorbeelden waarbij de parkeerwaarde leidend is boven de parkeernorm? Stuur ze in naar ernstbos@spark-parkeren.nl.