

# Aanpak parkeerproblemen woonwijken



Advin

Advin Whitepaper Aanpak parkeerproblemen woonwijken

[www.verkeerinbeeld.nl](http://www.verkeerinbeeld.nl)

**verkeer**  
in beeld

# Aanpak parkeerproblemen woonwijken

De druk op de openbare ruimte in Nederland neemt alsmaar toe door het toenemende autobezit. Veel gemeenten ontvangen met regelmaat klachten die betrekking hebben op de parkeersituatie in bestaande woonwijken. Bewoners klagen met name over te weinig parkeerruimte in de directe omgeving van de woning. Daarnaast leiden foutief geparkeerde voertuigen tot overlast zoals beschadiging van groenstroken en het blokkeren van de doorgang voor bijvoorbeeld hulpdiensten.

Binnen gemeenten bestaat vaak geen gestructureerde en eenduidige aanpak voor deze parkeerproblemen. De meeste klachten worden op de lange baan geschoven: aan de bewoner wordt medegedeeld dat er op het moment onvoldoende financiële middelen beschikbaar zijn om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Of een gemeente besluit om ad hoc extra parkeervoorzieningen aan te leggen.

In deze whitepaper wordt een methode beschreven waarmee gemeenten een gestructureerde aanpak voor de parkeerproblemen in woonwijken kunnen opstellen. Door de parkeerproblemen en klachten op een structurele wijze aan te pakken kunnen eenduidige en passende oplossingen worden geboden. Uit het gebruik van deze methode in de praktijk is gebleken dat de parkeerproblemen in veel gevallen zelfs opgelost kunnen worden zonder fysieke ingrepen. Dit betekent dat financiële middelen ingezet kunnen worden op locaties waar het wel noodzakelijk is.



## STAP 1: VASTSTELLEN VAN KADERS

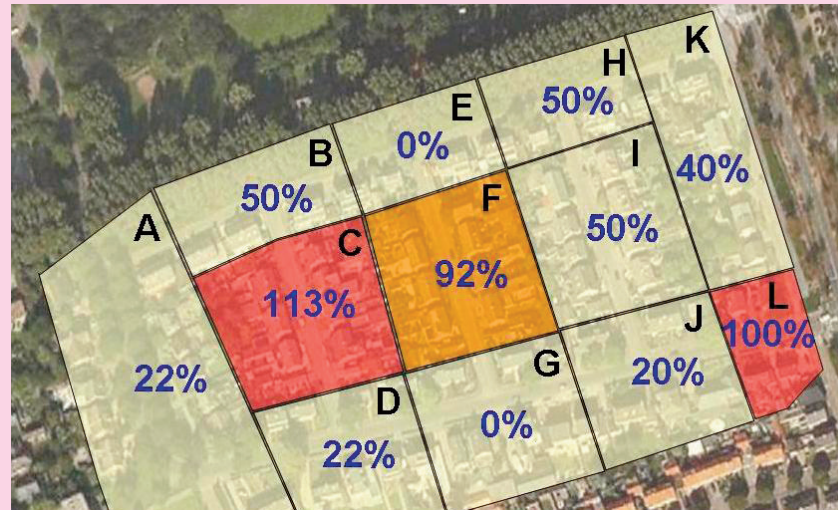
Klachten omtrent parkeren zijn veelal gebaseerd op een subjectieve beoordeling van bewoners. Daarom is de belangrijkste stap voor een gemeente om duidelijk in beeld te hebben wat als parkeerprobleem aangemerkt wordt. Het begrip 'parkeerprobleem' is namelijk veelal niet duidelijk gedefinieerd. Indien een gemeente niet helder heeft of het feit daadwerkelijk een probleem is en/of wat de omvang van het probleem is, kan natuurlijk nooit een passende oplossing geboden worden. Door het stellen van kaders en uitgangspunten kan vastgelegd worden wanneer de gemeente iets wil en kan gaan doen aan het probleem. Tevens is het door het hanteren van dezelfde uitgangspunten mogelijk discussie met bewoners te voorkomen.

### BELEIDSMATIGE UITGANGSPUNTEN

Door de kaders en uitgangspunten concreet te beschrijven, is het mogelijk eenduidig te bepalen of sprake is van een parkeerprobleem en in welke mate. Bij het beschrijven van de parkeersituatie zijn zaken zoals loopafstand, bezettingsgraad en parkeren op privéterrein van belang. Voor al deze zaken dient bepaald te worden hoe ze meegenomen worden in de overweging omtrent een parkeerprobleem en/of wat een acceptabele grootte van het item is. Het is bijvoorbeeld niet mogelijk om, in tegenstelling tot wat bewoners graag willen en ook verwachten, altijd recht voor de deur te kunnen parkeren. Het kan zijn dat op een relatief korte afstand nog wel parkeerruimte beschikbaar is. Een gemeente dient dus te bepalen wat een acceptabele loopafstand is. Binnen deze afstand moet een bewoner in staat zijn een vrije parkeerplaats te kunnen vinden.

### Praktijkvoorbeeld 1: loopafstand

Gemeente X heeft klachten ontvangen over een hoge parkeerdruk op openbaar terrein in een specifieke straat. De gemeente besluit een parkeeronderzoek uit te voeren. Op basis van het uitgangspunt over de acceptabele loopafstand wordt de betreffende buurt ingedeeld in deelgebieden van 100 meter. De gemeente heeft vastgelegd dat sprake is van een te hoge parkeerdruk bij een bezettingsgraad van 85% of hoger. Uit de resultaten van de parkeermeting blijkt dat in de genoemde straat inderdaad sprake is van een te hoge parkeerdruk op openbaar terrein (zie rode gebied op de afbeelding). De parkeerdruk in de aangrenzende deelgebieden is echter zeer laag (gele deelgebieden). De loopafstand tot deze aangrenzende deelgebieden is minder dan de vastgestelde 100 meter. Aan de hand van dit uitgangspunt over de loopafstand kan gemeente X richting bewoners communiceren dat binnen een acceptabele loopafstand geparkeerd kan worden. Het is niet altijd mogelijk om recht voor de deur te parkeren. De bewoners kunnen gebruik maken van de parkeerplaatsen in de aangrenzende deelgebieden, het aanleggen van extra openbare parkeerplaatsen is niet noodzakelijk.

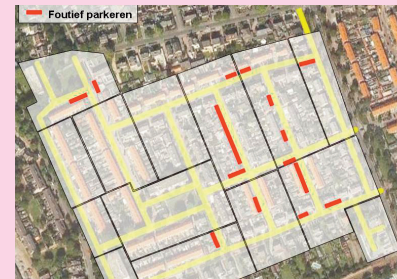
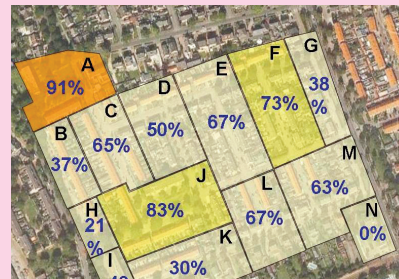


## FOUTIEF PARKEREN

Daarnaast is het van belang dat uitgangspunten over foutief parkeren worden vastgelegd. Dit betekent dat duidelijk moet zijn wat wordt aangemerkt als foutief en/of hinderlijk parkeren en wat niet. Hier bestaan reeds diverse regels en richtlijnen voor. Maar als gemeente dien je hier dikwijls nog een concrete invulling aan te geven. In welke typen groen is parkeren bijvoorbeeld wel toegestaan en in welke niet (o.a. groenstroken, bermen). En in sommige gevallen kan op de rijbaan langs geparkeerd worden zonder dat hiermee de doorgang voor het doorgaande verkeer geblokkeerd wordt. Een gemeente kan voorschrijven wat de minimale afmeting van een rijbaan moet zijn zodat op de rijbaan langs geparkeerd kan worden zonder daarmee het overige verkeer te hinderen.

### Praktijkvoorbeeld 2: foutief parkeren

Gemeente Y heeft klachten ontvangen over bepaalde straten waar voertuigen met regelmaat foutief geparkeerd worden. Hierdoor worden het trottoir en/of de rijbaan geblokkeerd. De gemeente vermoedt dat het foutief parkeren te maken heeft met een (te) hoge parkeerdruk in deze straten. De gemeente besluit een parkeeronderzoek uit te laten voeren om de omvang van de eventuele problemen in kaart te brengen. Tijdens het onderzoek worden onder andere de bezettingsgraden op openbaar terrein en de foutief geparkeerde voertuigen in kaart gebracht. Tot verbazing van de gemeente blijkt het foutief parkeren met name plaats te vinden in de deelgebieden met een lage(re) parkeerdruk. Het foutief parkeren heeft dus met name te maken met het gedrag van de bestuurders. Bewoners willen hun voertuig het liefst recht voor de deur parkeren. Maar wanneer dit niet kan, geeft dit geen reden tot foutief parkeren.



## TOTSTANDKOMING KADERS

Om te komen tot een goed en bruikbaar kader, dient aan enkele eisen voldaan te worden. Er moet voorkomen worden dat de kaders en uitgangspunten te vaag blijven waardoor ze eerder als wens dan als norm gelden. Daarom is het belangrijk dat de kaders en uitgangspunten meetbaar, realistisch en acceptabel zijn. Daarnaast verdient het de aanbeveling om de kaders en uitgangspunten in samenwerking met de diverse betrokken partijen en afdelingen binnen de gemeente vast te stellen. De eerste stappen kunnen gezet worden door de initiatiefnemer binnen de gemeente, maar vervolgens is afstemming met andere personen van bijvoorbeeld beleid, beheer of handhaving belangrijk. Door alle betrokken afdelingen en personen actief te betrekken bij het proces en ook inspraak te geven in het vastleggen van de kaders en uitgangspunten, zorg je ervoor dat je draagvlak creëert binnen de organisatie. Iedereen binnen de gemeente moet namelijk met deze methode gaan en willen werken. Zodra intern overeenstemming is bereikt, is het wenselijk de kaders en uitgangspunten ook te bespreken met andere belanghebbenden binnen de gemeente, zoals wijk- of dorpsraden. De personen in wijk- en dorpsraden zijn vertegenwoordigers van de bewoners. Wanneer deze personen achter de keuzes van de gemeente staan, kunnen deze partijen de gemeente ondersteuning bieden bij communicatie richting bewoners en is de kans op acceptatie bij bewoners groter.



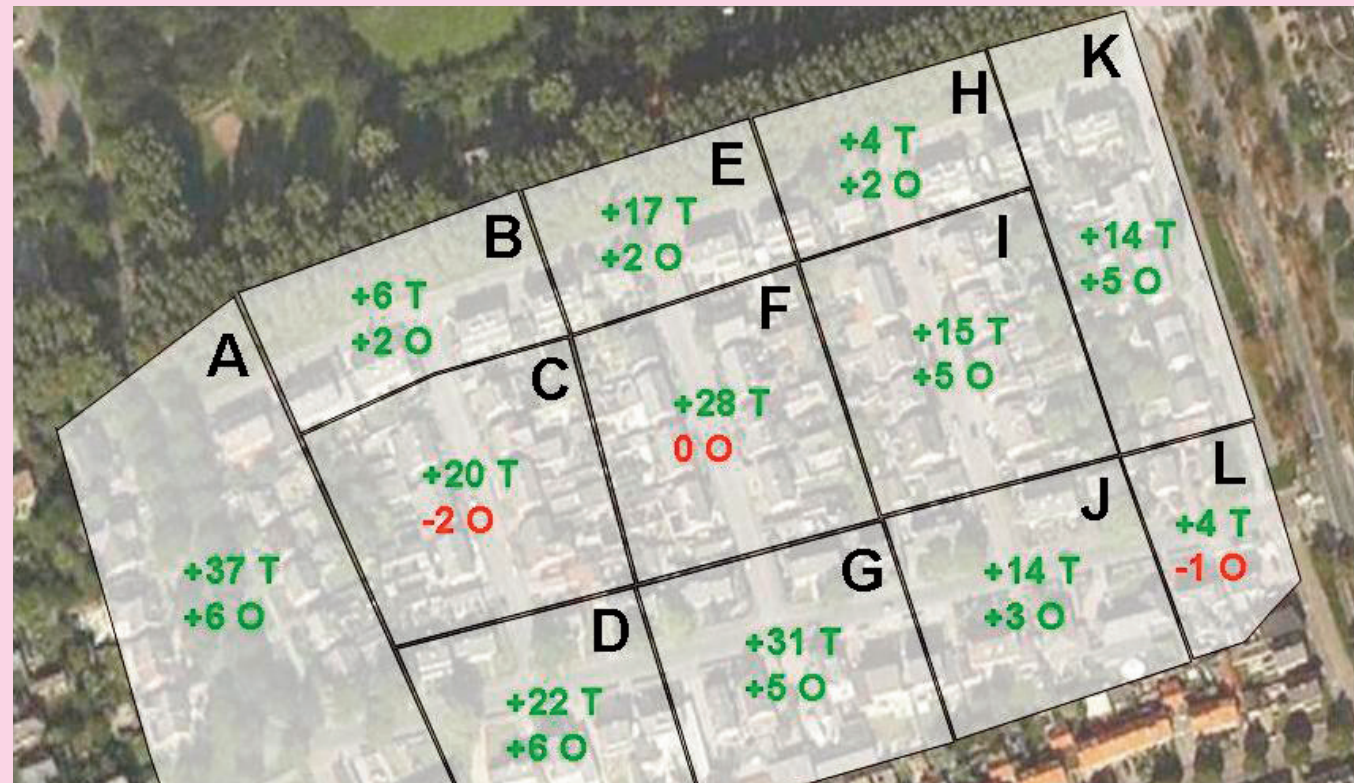
## STAP 2: BEPALEN OMVANG EN OORZAAK PARKEERPROBLEMEN

Zodra de kaders en uitgangspunten vastliggen kan een gemeente per situatie beoordelen of er sprake is van een parkeerprobleem. Maar pas wanneer bekend is hoe groot de parkeerproblemen zijn die moeten worden opgelost, kunnen de ruimtelijke (en financiële) gevolgen inzichtelijk worden gemaakt. Voor het bepalen van de oorzaken en omvang van een parkeerprobleem is het noodzakelijk de situatie in de praktijk te beoordelen middels metingen. Oorzaken kunnen bijvoorbeeld te maken hebben met het aantal voertuigen in de buurt of wijk, met de verdeling van de parkeercapaciteit of met de bruikbaarheid van parkeerplaatsen. Door de werkelijke situatie te vergelijken met de gewenste situatie (bepaald middels de kaders en uitgangspunten) kan een uitspraak gedaan worden over de omvang van het parkeerprobleem.



### Praktijkvoorbeeld 3: parkeren op privéterrein

Ook gemeente Z heeft klachten ontvangen over een hoge parkeerdruk op openbaar terrein in een specifieke straat. Ook nu wordt een parkeeronderzoek uitgevoerd. De betreffende buurt wordt ingedeeld in deelgebieden. Bij de analyse van de resultaten wordt zowel de parkeercapaciteit op openbaar terrein als op privéterrein meegenomen. In een afbeelding worden de overschotten (+) dan wel tekorten (-) op openbaar terrein (zie 'O' op de afbeelding) als in totaal (openbaar en privé) terrein (zie 'T' op de afbeelding) weergegeven. Uit deze resultaten blijkt dat in de deelgebied C, F en L inderdaad sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen op openbaar terrein. Evenwel blijkt, als gekeken wordt naar de totaalcapaciteit in deze deelgebieden, dat ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit betekent dat de parkeerplaatsen op privéterrein beperkt gebruikt worden.





### STAP 3: BIEDEN VAN EEN GEPASTE OPLOSSING OP MAAT

Zodra de ruimtelijke (en financiële) gevolgen van een parkeerprobleem bekend zijn, kan worden beoordeeld welke oplossingen het beste aansluiten bij de situatie en bij het beleid van de gemeente. In sommige gevallen kan een (kleine) fysieke ingreep noodzakelijk zijn. Aan de hand van de resultaten van een parkeeronderzoek (meting) kan per situatie bepaald worden in welke richting de oplossing gezocht moet worden.



Belangrijk is dat een gemeente niet per definitie een parkeerprobleem naar zich toe moet trekken. Bewoners kunnen een bepaald parkeerprobleem ervaren wat volgens de vastgestelde kaders en uitgangspunten niet bestaat. Deze 'problemen' kunnen veelal opgelost worden door beter gebruik te maken van de ruimte. Handhaving en communicatie van deze oplossing naar bewoners is van belang om de bewoners bewust te maken dat men zelf verantwoordelijk is voor de huidige parkeersituatie in de buurt.



### **WILT U MEER WETEN?**

Advin helpt u graag bij het opstellen en uitwerken van een aanpak voor de parkeerproblemen in woonwijken. Deze dienst bestaat uit het volledig inzichtelijk maken en vastleggen van de kaders en uitgangspunten passend binnen uw gemeentelijk beleid. Tevens kan Advin ondersteuning bieden bij het uitvoeren van de parkeeronderzoeken en het opstellen van mogelijke maatregelen. Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Stefan van Lith ([stefan.vanlith@advin.nl](mailto:stefan.vanlith@advin.nl)), senior adviseur bij Advin. Wij komen graag vrijblijvend bij u langs!

