

# Spark Update

Nieuwsbrief over parkeren • Nummer 49 • November 2018



## Als de woningnood het hoogst is, is de redding nabij

Als de woningnood het hoogst is, is de deelauto nabij. Het klinkt overtrokken maar niets lijkt minder waar. Met behulp van één deelauto kan voor meerdere huishoudens in de vraag naar automobieliteit worden voorzien. Los van het feit dat autodelen beter is voor het milieu en financiële voordelen voor de gebruiker kent, leidt autodelen ook tot een reductie van het aantal benodigde parkeerplaatsen in een bouwontwikkeling. Is autodelen te mooi om waar te zijn?

In [Update 45](#) is al eerder aandacht besteed aan het onderwerp autodelen. Wij bevelen aan deze artikelen samen te lezen.

### Parkeerbehoefte

Iedere bouwontwikkeling gaat gepaard met zijn eigen parkeerbehoefte. Met de inzet van deelauto's kan (een gedeelte van) de parkeerbehoefte van bewoners gefaciliteerd worden. Dit kan leiden tot een aanzienlijke reductie van het aantal benodigde parkeerplaatsen. De mate waarin deelauto's ingezet kunnen worden verschilt per situatie.

### Deelauto-proof

In algemene zin is het van belang om (contractueel) vast te leggen hoeveel eigen auto's vervangen worden door de inzet van één deelauto. Bij de inzet van deelauto's is het ook van belang dat bewoners die gebruik maken van een deelauto, niet in aanmerking komen voor een (eerste) parkeervergunning of -onthefving wanneer zij toch besluiten een eigen auto aan te schaffen. In andere woorden: het parkeerbeleid van gemeenten moet deelauto-proof zijn.

### Deelauto voor werknemers

Bij de toepassing van deelauto's ligt de focus vaak op bewoners. Diverse gemeentes hebben deelauto's voor bewoners opgenomen in de Nota Parkeernormen. De toepassing van deelauto's voor andere doelgroepen, zoals bijvoorbeeld werknemers, blijft vaak nog onderbelicht. Dat is jammer, want hier liggen ook goede kansen. Deelauto's voor werknemers zijn beschikbaar voor werknemers die overdag naar afspraken gaan. Werknemers maken voor hun woonwerk verplaatsing gebruik van de fiets of het openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het aantal benodigde parkeerplaatsen alsook het autogebruik afneemt. In de ideale situatie wordt een deelauto op werkdagen overdag vooral door werknemers gebruikt en 's avonds en in het weekend vooral door bewoners.

### Kosten

Actueel in de markt van deelauto-aanbieders is het concept dat bewoners in nieuwbouwontwikkelingen 'gratis' kennis kunnen maken met deelbaarheid. Gedurende de eerste jaren zijn de kosten van de deelauto inbegrepen in de huurprijs of in de VvE-bijdrage. Hiervoor kunnen huishoudens bijvoorbeeld één keer per maand gebruik maken van een deelauto. Voor dit gebruik worden dus geen directe kosten in rekening gebracht.

### Flexibiliteit

Voor ontwikkelingen waarbij (in aanvang) geen deelauto's worden toegepast is het zeer goed denkbaar dat de parkeerbehoefte in de loop der tijd organisch afneemt. Dit omdat steeds meer bewoners besluiten om de (tweede) auto de deur uit te doen en over te stappen op deelbaarheid.

Dit principe geldt daarbij niet alleen voor deelauto's die worden aangeboden via een autodeelplatform, maar ook voor het zogenaamde peer-to-peer autodelen waarbij particulieren op eigen initiatief auto's delen of groepen bewoners samen een auto aanschaffen. Wat deze ontwikkeling voor parkeren betekent is samen te vatten in één woord: flexibiliteit.

>> lees verder op de achterzijde



## Als de woningnood het hoogst is, is de redding nabij

>> vervolg van voorzijde

Flexibiliteit die zich in dit kader met name uit in de wijze waarop het aantal benodigde parkeerplaatsen gerealiseerd wordt. Bouw geen ondergrondse stallinggarage, maar kies voor parkeerplaatsen op maai-veld of maak gebruik van bestaande parkeercapaciteit. Zoals in een recent gepubliceerd artikel in Trouw belicht werd, kampen veel steden namelijk met deels leegstaande parkeergarages.

### Cruciale rol

Is de deelauto de redder in nood voor de grootschalige woningbouwopgave die Nederland te wachten staat?

Op dit moment is dit niet met zekerheid te zeggen. Wanneer echter gekeken wordt naar het aantal woningen dat gebouwd moet worden (tot en met 2025 ieder jaar ten minste 80.000 woningen), is het evident dat de deelauto een cruciale rol gaat spelen.



### Colofon

Spark Update is een uitgave van Spark. Vanuit de praktijk worden hier actuele parkeer- en mobiliteits-gerelateerde thema's behandeld.



Nieuwstraat 4 | 2266 AD Leidschendam  
T 070 317 70 05  
info@spark-parkeren.nl | www.spark-parkeren.nl

@sparkparkeren  
linkedin.com/company/spark-parking  
spark-parkeren.nl/parkeermeter  
parkeerbarmeter.nl

### Aanmelden Update?

Ga naar [spark-parkeren.nl/aanmelden-update](http://spark-parkeren.nl/aanmelden-update)

### Afmelden?

Mail [info@spark-parkeren.nl](mailto:info@spark-parkeren.nl)



## Nieuwe parkeercijfers CROW

### Wat is er gewijzigd?

Het **CROW** heeft recent aangepaste parkeercijfers gepresenteerd. De aanwezigheidspercentages en de fietsparkeercijfers waren nog niet beschikbaar toen dit artikel werd geschreven (20 november 2018). De cijfers van het **CROW** vormen de basis voor Nota's Parkeernormen en voor bepalingen van de parkeerbehoefte. Daarom heeft Spark verkend wat de wijzigingen zijn ten opzichte van de vorige versie uit 2013.

#### Hoofdpijnen

Op hoofdpijnen is het aantal wijzigingen beperkt. Blijkbaar zijn er sinds 2013 geen wijzigingen in autobezit- en gebruik opgetreden die aanleiding geven tot forse aanpassingen van de parkeercijfers, en zijn deze cijfers nog steeds representatief. Voor gemeenten die hun Nota Parkeernormen hebben gebaseerd op de cijfers uit 2013, is er dus geen dringende noodzaak om deze te actualiseren vanwege de nieuwe parkeercijfers. Er kunnen uiteraard wel andere redenen zijn voor een actualisatie zoals ontwikkelingen in de gemeente, het toevoegen van mogelijkheden om deelauto's en -fietsen of MaaS (Mobility as a Service) toe te passen, of fietsparkeernormen toe te voegen als deze nog niet zijn opgenomen.

#### Vervallen onderdelen

De volgende functies zijn vervallen: discountsupermarkt, weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum), kringloopwinkel, bruin- en witgoedzaken en woonwarenhuis/woonwinkel.

#### Toegevoegde onderdelen

Het CROW geeft nu ook aan met welke percentage laadpunten voor elektrische auto's rekening is gehouden. Verder zijn de volgende functies toegevoegd: kleine eenpersoonswoningen (tiny houses), zwemparadijs, ski- snowboardhal, kinderbeoerders (stadsbeoerders) en plantentuin (botanische tuin).

#### Gewijzigde onderdelen

De minimale en maximale parkeercijfers voor alle woningtypen in zeer sterk stedelijke gebieden zijn met 0,1 parkeerplaats per woning verlaagd.

#### De functies fullservice supermarkt

(laag en middellaag prijsniveau) en fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau) zijn samengevoegd in de functie fullservice supermarkt.

#### De functie groothandel in levensmiddelen

is nu gesplitst in groothandel algemeen en groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen).

**Een buurt- en dorpscentrum** is niet meer van toepassing in het centrum van niet stedelijk gebied.

**Voor een tuincentrum** is in het buitengebied het maximale parkeercijfer met 0,2 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> verlaagd voor iedere mate van stedelijkheid.

**Voor een bioscoop** is in rest bebouwde kom van een sterk stedelijk gebied het minimale parkeercijfer met 0,1 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> verlaagd.

**Voor theater/schouwburg** is in rest bebouwde kom het maximale parkeercijfer met 1,0 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> verhoogd voor alle maten van stedelijkheid, met uitzondering van zeer sterk stedelijk.

**Voor sauna/hammam** is in rest bebouwde kom van een matig stedelijk gebied het maximale parkeercijfer met 0,2 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> verhoogd.

Meer informatie over Parkeernormen? [Bekijk onze vlogs op spark-parkeren.nl](http://Bekijk onze vlogs op spark-parkeren.nl)