

# Parkeren en verstedelijking



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

# Inhoud

|    |                                                                     |    |
|----|---------------------------------------------------------------------|----|
| 1. | Inleiding                                                           | 3  |
|    | 1.1 Onderzoek parkeren en binnenstedelijk bouwen.                   | 3  |
|    | 1.2 Parkeernormen.                                                  | 5  |
|    | 1.3 Effecten parkeren op stedelijke dichtheid en aantrekkelijkheid. | 6  |
|    | 1.4 TOD en parkeernormen.                                           | 7  |
| 2. | Discussie                                                           | 8  |
|    | 2.1 Inspelen op veranderd gedrag.                                   | 8  |
|    | 2.2 Amsterdam parkeernota, New York, andere steden wereldwijd.      | 9  |
|    | 2.3 ParkBee als alternatief voor bezoekersparkeernorm.              | 10 |
|    | 2.4 (Elektrische) deelauto's in plaats van parkeernorm.             | 10 |
| 3. | Randvoorwaarden voor verandering                                    | 11 |

[Astrid] "Dit is uiteraard nadelig voor iedereen. Maar hoe kom je uit die draaikolk?"

[Ronald] "Simpel, door de parkeernorm volledig af te schaffen. Op voorwaarde dat je dan ook geen parkeervergunningen meer verstrekt voor bewoners. Het zal de levendigheid in stadscentra vergroten, zonder dat die verpest wordt door een verkeersinfarct, straten vol blik en doodse plinten die gereserveerd zijn voor garages."

Gesprek tussen Astrid Sanson (directeur binnenstad Rotterdam) en Ronald Huikeshoven (directeur AM Wonen).  
Bron: bijeenkomst Stichting Hoogbouw 9 april 2014

# Parkeren en verstedelijking

## 1. Inleiding

Wereldwijd wordt een toenemende trek naar het stedelijk gebied geconstateerd. Ook in Zuid-Holland is een groeiende vraag naar specifieke stedelijke woonmilieus. De provincie wil deze vraag faciliteren. Niet alleen omdat binnenstedelijk bouwen bijdraagt aan de wens van de provincie om bestaande ruimte en voorzieningen beter te benutten en verrommeling van het landschap tegen te gaan. De provincie wil vraag en aanbod van woonmilieus in evenwicht brengen, bijdragen aan het gebruik van bestaand OV, lopen en fietsen en filedruk verminderen. Ook leeft bij de provincie de overtuiging dat toevoegen van meer woningen in de bestaande stad de (kennis)economie in de Zuid-Hollandse stedelijke regio's ten goede komt. Maar de binnenstedelijke woningproductie blijft in de Zuidelijke Randstad zowel kwantitatief als kwalitatief achter bij de vraag. Er worden onvoldoende binnenstedelijke woningen opgeleverd en niet in het specifiek gevraagde stedelijke woonmilieu. Omdat de provincie dit geen wenselijke ontwikkeling vindt, heeft zij met verschillende belanghebbende partijen praktijkgericht onderzoek gedaan. Met overheden, corporaties, ontwikkelaars en beleggers is gekeken naar de oorzaken van het achterblijven van de stedelijke woningbouwproductie in de Zuidelijk Randstad. Het Ministerie van BZK, gemeenten en provincie hebben daarnaast gezamenlijk onderzoeksbureau REBEL opdracht gegeven acht binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen te onderzoeken op de belemmeringen voor realisatie. Uit dit onderzoek komt de verrassende constatering naar voren dat, naast milieucontouren en project financiën, de parkeernorm (het aantal verplicht te bouwen parkeerplaatsen per woning) een belangrijke oorzaak is voor het achterblijven van de binnenstedelijke woningbouwproductie.

### 1.1 Onderzoek parkeren en binnenstedelijk bouwen

REBEL concludeert dat vijf van de acht onderzochte projecten door de parkeeropgave ernstig worden belemmerd in de financiële en fysieke haalbaarheid voor de bouwers en gemeente. REBEL schat in dat op de onderzochte locaties ca. 20% minder woningen worden gerealiseerd als gevolg van de parkeeropgave. Dit is precies het verschil tussen stedelijke en suburbane woningdichtheid. Volgens het REBEL-rapport bepaalt de parkeeropgave in grote mate de stedelijke woningdichtheid.

#### *Anders omgaan met mobiliteit en parkeren*

- *Parkeren is vaak een (te) grote kostenpost door een combinatie van hoge parkeernorm, veel gebouwd parkeren en beperkte betaalbaarheid van bewoners/bezoekers.*
- *De noodzaak van minimale parkeernormen staat ter discussie. De vaak goede OV-bereikbaarheid van vrijwel alle bekeken casussen en essentiële trends (o.a. verminderd autobezit, ander gebruik en alternatieven, zoals deelauto's, e-bikes) verminderd de noodzaak voor hoge parkeernormen nog verder.*

*Bron: REBEL MIRT-onderzoek complexe transformatieopgaven. 2016*

Om de bevinding over de invloed van parkeernormen op binnenstedelijk bouwen te staven, heeft de provincie Zuid-Holland de betrokken partijen om voorbeelden gevraagd van projecten waar parkeren een negatief effect heeft of heeft gehad op de ontwikkeling. Gemeenten, ontwikkelaars, corporaties en beleggers hebben een aantal voorbeelden bij de provincie aangeleverd die bevestigen wat REBEL ook constateerde. Zes gemeenten droegen 11 woningbouwprojecten aan die door de parkeeropgave zijn vertraagd of geheel nog niet tot stand zijn gekomen. De corporaties leverden 12 woningbouwprojecten aan met structureel onderbenutte parkeergarages. De ontwikkelaars kwamen met vele voorbeelden van leegstaande parkeergarages onder woningbouwprojecten in heel het land. Alle voorbeelden betreffen recent opgeleverde woningbouwprojecten nabij hoogwaardig OV. Totaal was er bij deze projecten al voor ca. €17.000.000 gedesinvesteerd in leegstaande parkeerplekken. Voor dit bedrag hadden ook 170 betaalbare woningen kunnen worden gebouwd. Hoewel het hier om een beperkt aantal woningen gaat en een fractie van de totale investeringen die er worden gedaan, illustreert dit de financiële risico's en belemmeringen voor toekomstige binnenstedelijke ontwikkelingen.

De aangeleverde voorbeeldprojecten zijn vertraagd of komen niet van de grond doordat het fysiek en financieel niet mogelijk is om de parkeerplaatsen te realiseren en tegelijkertijd het project rendabel te houden. Hierdoor blijven gronden braak liggen en gebouwen leegstaan. Om toch door te kunnen, worden plannen in lagere dichtheden of met veel overheidsfinanciering gerealiseerd. Ondermeer hierdoor gaat binnenstedelijk ontwikkelen langzamer en voor hogere stichtingskosten dan bouwen op uitleglocaties.



*Aangeleverde voorbeelden van leegstaande parkeergarages onder recent opgeleverde woningbouw en projecten die worden belemmerd door parkeernormen (allen nabij OV). Bron: PZH*



Binnenstedelijke parkeerplaatsen zijn duur. De parkeerplaatsen bij de aangeleverde voorbeelden moeten op de bouwkveld zelf worden gerealiseerd, aangezien er in een stedelijke omgeving te weinig ruimte is. Er is vaak al sprake van parkeerdruk. Evenmin is het wenselijk om parkeervelden in de stad te hebben, omdat het ten koste gaat van de leefbaarheid en de stedelijke dichtheid. In de praktijk betekent dit meestal dat autoparkeren voor zowel bewoners als bezoekers in garages onder de woningen moet worden gerealiseerd. Dit is kostbaar en de voorbeelden laten prijzen zien van tussen de € 20.000 en € 40.000 per plek. Corporaties geven aan dat zij voor vier gebouwde parkeerplaatsen ook een sociale woning hadden kunnen bouwen. Leegstaande parkeerplaatsen leveren geen geld op en zijn onrendabel. En zelfs als verhuur wel mogelijk is, is dit bij sociale woningbouw niet kostendekkend en vormt daarmee een deel van de onrendabele top. Gebouwd parkeren verhoogt de huur- en koopprijzen met soms wel een kwart.

## 1.2 Parkeernormen

De parkeeropgave bij nieuwbouw is niet vrijblijvend. De gemeente eist van bouwers, ontwikkelaars en corporaties dat zij per te bouwen woning een aantal parkeerplaatsen realiseren. Dat varieert tussen bijvoorbeeld de 0,3 parkeerplekken voor een studentenwoning tot 1,8 voor een dure seniorenwoning en afhankelijk van de locatie zelfs 3 parkeerplaatsen voor een dure woning op een uitleglocatie.

Gemeenten stellen meestal minimale parkeernormen: het minimum aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden, afhankelijk van de functie van een gebouw. Daarnaast bestaan er ook maximum parkeernormen: het maximum aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden, afhankelijk van de functie van een gebouw. Maximum parkeernormen worden in Zuid-Hollandse gemeenten voor woningbouw vrijwel nergens gehanteerd. Naast de norm voor bewoners wordt er meestal ook een bezoekersnorm van 0,3 gehanteerd per nieuwbouwwoning.

Deze parkeernormen worden door de gemeente zelf ingesteld om er voor te zorgen dat nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeergelegenheid hebben uit vrees dat de parkeerdruk in de omgeving anders toeneemt. Veronderstelling daarbij is dat iedereen een of twee auto's heeft. De voorbeelden die de city-deal partners hebben aangeleverd tonen echter aan dat die veronderstelling, voor veel recente woningbouw nabij HOV, niet klopt.

Gemeenten baseren hun parkeernormen op CROW-richtcijfers. Het CROW, een kennisplatform voor mobiliteit, publiceert deze richtcijfers om een indicatie te geven van hoeveel autoverkeer een ontwikkeling kan verwachten indien er geen andere mobiliteitsmogelijkheden zijn. Gemeenten verheffen deze richtlijnen in de praktijk echter veelal tot norm. Er moet dan per ontwikkeling minimaal een van te voren vastgesteld aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd, ongeacht de doelgroep en andere aanwezige of toekomstig te realiseren mobiliteitsalternatieven. In sommige gemeenten zijn er mogelijkheden voor maatwerk, maar dat is uitzondering dan regel. Het CROW is zelf tegen het zonder meer verheffen van hun richtcijfers tot normen en benadrukt het belang van maatwerk.

Er is in het verleden wel geëxperimenteerd met lagere parkeernormen op VINEX-locaties. Zo is geprobeerd om meer ruimte te bieden voor groen door minder parkeerplaatsen te creëren op straat. Maar met een doelgroep van veel gezinnen, op een snelweglocatie, de suburbane, ruime opzet van de wijk, beperkte voorzieningen en OV-lijnen die later gerealiseerd werden, zagen gemeenten zich al snel genoodzaakt om plantsoentjes te asfalteren om meer plek te maken voor de auto. De huidige opgave richt zich in toenemende mate op kleinere huishoudens en een stedelijker woonwens. Die woonwens maakt een ander soort mobiliteitsbeleid beter mogelijk.

### 1.3 Effecten parkeren op stedelijke dichtheid en aantrekkelijkheid

Parkeerplaatsen kosten geld en nemen ruimte in. Door minder woningen te bouwen, hoeven ook minder parkeerplekken te worden gerealiseerd. Hierdoor kan een ontwikkeling opeens wel haalbaar worden. Maar dit gaat dan wel ten koste van de stedelijke dichtheid. Dit effect van parkeernormen op stedelijke dichtheid is uitgebreid beschreven in de VS door professor Donald Shoup van Universiteit van Los Angeles. Hij concludeert dat er in de VS sprake is van een neerwaartse spiraal van stedelijke verdunning, verkeerscongestie en minder rendabel OV als gevolg van de parkeernormen die gemeenten stellen.



Bron: *High Cost of free parking. Shoup 2011. Vertaling PZH*

Als naar Nederland wordt gekeken, blijkt dat sinds de komst van de auto, nog uitsluitend auto-georiënteerde woon-leefomgevingen zijn gecreëerd en dat het effect dat professor Shoup beschrijft ook hier plaatsvindt. Ook in Nederland is met een steeds lagere dichtheid gebouwd. Daarbij is de auto, stilstaand en rijdend, steeds meer ruimte in gaan nemen in vergelijking met de vooroorlogse stedenbouw. Zo is bijvoorbeeld straatparkeren langs doorgaande wegen vrijwel uitgesloten. Dit terwijl straatparkeren 1,5 tot 2 keer minder ruimte inneemt vergeleken met losliggende parkeervelden. Langs doorgaande wegen worden ook in Nederland geen woningen meer gebouwd, waardoor deze wegen geen onderdeel meer uitmaken van de stad. Hierdoor vormen deze wegen een barrière tussen geïsoleerde buurten en voelen 's avonds onveilig aan. Hierdoor zijn suburbane wegen ontstaan waar anders stadstraten hadden gelegen.

De provincie Zuid-Holland wil dat vraag en aanbod van woonmilieus in evenwicht worden gebracht. In de Haagse en Rotterdamse regio's is vastgesteld dat er een groot tekort is aan rustig stedelijke en centrum-dorpse woonmilieus zoals die voor de komst van de auto werden gebouwd. Omgevingen met smalle straten, intensieve laagbouw en hoge dichtheid door een menging op blokniveau van eengezinswoningen, beneden-bovenwoningen, dubbele bovenhuizen en appartementen. En een menging van functies.

Door de parkeernorm is het niet haalbaar en/of betaalbaar om deze woonmilieus nieuw te creëren. Voor partijen die niet voor de infrastructuur hoeven te zorgen, is het eenvoudiger om op uitleglocaties te bouwen. Dit komt onder andere omdat de parkeeroplossing daar eenvoudiger en goedkoper is.

Als de woningdruk verder toeneemt en er te weinig en te traag binnenstedelijke woningen worden opgeleverd, zal de druk om nieuwe uitleggebieden aan te wijzen steeds verder toenemen.

Parkeernormen hebben niet alleen effect op de haalbaarheid, betaalbaarheid, aantrekkelijkheid en stedelijkheid van nieuwe ontwikkelingen. Ze werken via de verkeersmodellen ook door op de structurele keuzes die overheden maken op gebied van mobiliteit. Op basis van geplande woningen voorspellen verkeersmodellen het toekomstige aantal auto's en autobewegingen in een gebied of regio. Afgezet tegen de huidige capaciteit van het wegennet worden knelpunten voorspeld en middelen gereserveerd om die knelpunten te voorkomen. Als er lagere parkeernormen worden gehanteerd zou ook een lagere invoer in het model en minder knelpunten uit het model komen.

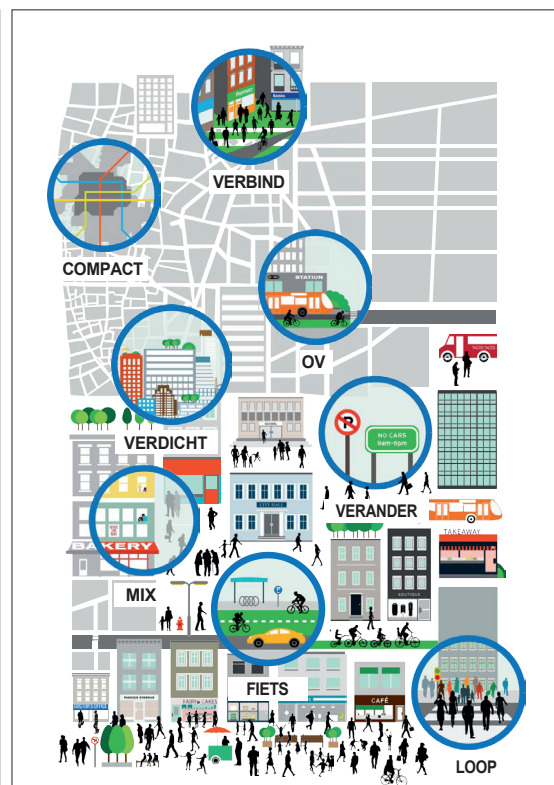
Ruimte en automobilititeit zijn via parkeernormen en verkeersmodellen volledig geïntegreerd. Er vindt geen ontwikkeling plaats zonder rekening te houden met de automobilititeit. Die integratie maakt integrale ruimtelijke ontwikkeling rond andere vervoersmiddelen echter moeilijk. Voor integrale gebiedsontwikkeling georiënteerd op OV is daarom een speciale handreiking ontwikkeld.

#### 1.4 TOD en parkeernormen

In het kader van het BO-MIRT onderzoek, is de vertaling van de TOD-handreiking van internationaal transport platform ITDP opgeleverd. TOD staat voor Transit Oriented Development, dat zich laat vertalen naar OV-georiënteerd Ontwikkelen. Deze handreiking is in december 2016 opgenomen in het provinciale Programma Ruimte als uitgangspunt voor gesprek met gemeenten over ontwikkelingen nabij OV. In deze handreiking worden ontwerpprincipes geoperationaliseerd waarmee bestaande en nieuw te bouwen OV-omgevingen kunnen worden gescoord naar mate van OV-oriëntatie. OV-oriëntatie betekent een verminderde oriëntatie op automobilititeit en dus minder ruimte voor rijdende en stilstaande auto's. Realisatie van dit soort omgevingen vergt volgens de handreiking een paradigma-verschuiving in het ruimtelijk en mobiliteits denken.

##### ITDP's Principes voor Stedelijke Ontwikkeling met integratie van duurzaam vervoer in het stedelijk leven:

1. **[loop]** Ontwikkel wijken die aanzetten tot lopen
2. **[fiets]** Prioriteer vervoersnetwerken voor ongemotoriseerd verkeer
3. **[verbind]** Creëer een dicht netwerk van straten en paden
4. **[OV]** Plaats ontwikkelingen in de buurt van hoogwaardig openbaar vervoer
5. **[mix]** Plan functie gemengd
6. **[verdicht]** Optimaliseer dichtheid en vervoerscapaciteit
7. **[compact]** Maak regio's met korte reistijden
8. **[verander]** Verander de mobiliteitsvoorkeur door parkeren en weggebruik te reguleren



Een verschuiving van het naoorlogse suburbane paradigma dat er vanuit gaat dat iedereen voldoende parkeerplek moet hebben, naar het nieuwe stedelijke paradigma dat stelt dat ook andere modaliteiten voldoende ruimte moeten krijgen. Lopen, fietsen en OV worden volgens dit paradigma als gelijkwaardig behandeld of krijgen zelfs voorrang in stedelijke omgevingen. Dit vergroot volgens de TOD-handreiking de leefbaarheid, gezondheid betaalbaarheid en aantrekkelijkheid van stedelijke leefomgevingen. Op deze manier worden mensen die voor een auto-arme leefstijl kiezen beloont of in ieder geval gelijk behandelt ten opzichte van mensen die wel een auto hebben. De TOD-handreiking gaat er van uit dat men liever stedelijke woonmilieus met minder parkeerplaatsen heeft dan geen stedelijke woonmilieus.

## 2. Discussie

Er zijn een aantal maatschappelijke en technische ontwikkelingen die ander parkeerbeleid bij nieuwbouw goed mogelijk maken. Deze worden in het volgende hoofdstuk beschreven.

### 2.1 Inspelen op veranderd gedrag

Uit onderzoek dat het Stadsgewest Haaglanden door SmartAgent heeft laten uitvoeren blijkt dat substantiële groepen in onze samenleving bereid zijn hun mobiliteits-gedrag aan te passen, of gedrag hebben dat al aansluit op leven in stedelijke woonmilieus nabij OV. De rode leefstijlgroep, de groep met de meest stedelijke woonvoorkeur, staat positief tegenover stedelijk wonen zonder auto:

Mainspring advies

### En bij minder parkeerplaatsen....

*Het wonen nabij een stationslocatie heeft als gevolg dat er minder parkeerruimte en verkeersruimte zal worden gecreëerd. Dit hoeft namelijk niet, vanwege de aanwezigheid van openbaar vervoer. Het voordeel hiervan is dat het ook mogelijk is om een lagere huizenprijs en een lagere huurprijs te vragen. Dit kan zeker € 30.000,- op de koopprijs of € 100,- op de huurprijs per maand schelen. Ook betekent het dat het mogelijk is om de ruimte tussen de woningen aantrekkelijker in te richten.*

Deze verandering in de situatie rondom het stationsgebied heeft voor bijna de helft een positieve uitwerking op het wonen rondom de stationslocatie. Met name de rode en groene leefstijl vinden het een goed idee. De blauwe leefstijl laat zich er niet door beïnvloeden.

|              | Geel (n=118) | Groen (n=166) | Blauw (n=108) | Rood (n=279) | Totaal (n=610) |
|--------------|--------------|---------------|---------------|--------------|----------------|
| Ja, positief | 36%          | 46%           | 33%           | 44%          | 42%            |
| Ja, negatief | 6%           | 5%            | 11%           | 9%           | 8%             |
| Niet         | 59%          | 49%           | 56%           | 47%          | 51%            |

Vraag: in hoeverre verandert dit uw mening over het wonen bij een stationslocatie?  
Basis: alle respondenten die station bezoeken (n=610)

 35

Bron: TOD-onderzoek Haaglanden, Mainspring/Smart Agent 2014



## En bij minder parkeerplaatsen....

- Minder parkeerplekken in zo'n omgeving zal meer de helft van de mensen met een blauwe leefstijl niet accepteren. De rode leefstijl geeft aan naar verwachting vaker gebruik te maken van openbaar vervoer of andere vervoersmiddelen. Voor slechts een derde is het een probleem.
- Verder zien we dat de rode en gele leefstijl eerder geneigd zijn om de auto weg te doen in zo'n situatie, al zou bijna 40% binnen deze leefstijlen nooit zijn auto weg doen.
- Voor de rode en groene leefstijl geldt tevens dat zij het vaakst een alternatief voor de auto zouden overwegen als Greenwheels / Connectcar.

|                                                            | Geel (n=118) | Groen (n=166) | Blauw (n=108) | Rood (n=279) | Totaal (n=610) |
|------------------------------------------------------------|--------------|---------------|---------------|--------------|----------------|
| Nee                                                        | 51%          | 43%           | 53%           | 36%          | 43%            |
| Ja, ik zal vaker gebruik maken van het openbaar vervoer    | 44%          | 40%           | 38%           | 51%          | 45%            |
| Ja, ik zal vaker gebruik maken van andere vervoersmiddelen | 5%           | 16%           | 9%            | 14%          | 12%            |

Vraag: zou u een woning met minder parkeerplekken in zo'n omgeving acceptabel vinden?  
Basis: alle respondenten die station bezoeken (n=610)

SmartAgent 36

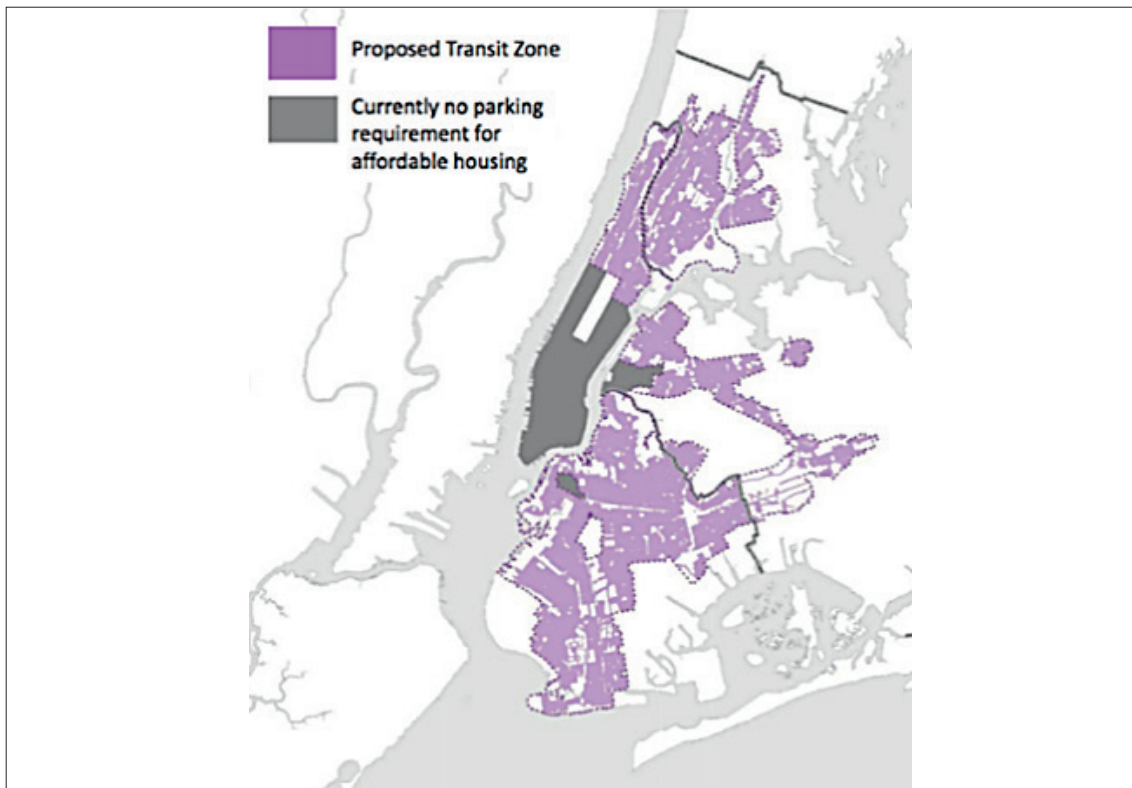
Bron: TOD-onderzoek Haaglanden, Mainspring/Smart Agent 2014

In bestaande stedelijke omgeving is laag autobezit al een veel voorkomende praktijk, getuige ook de leegstaande parkeergarages op OV-locaties. In de grote en middelgrote steden ligt het autobezit gemiddeld al op 0,6. In de sterk verstedelijkte gemeenten Amsterdam, Delft, Groningen, Rotterdam en Den Haag is het autobezit met 0,4 tot 0,6 auto's per huishouden het laagst, becijferde het CBS. Autogebruik is minder noodzakelijk als er meer voorzieningen en werkgelegenheid in de nabijheid zijn. Hier wordt bij parkeernormen voor nieuwbouw echter geen of maar beperkt rekening mee gehouden.

## 2.2 Amsterdam parkeernota, New York, andere steden wereldwijd.

[Gemeente Amsterdam](#) heeft als eerste gemeente in Nederland de parkeernorm voor nieuwbouw afgeschaft. Er is besloten om op OV-locaties alleen nog een maximum norm te hanteren, dus te sturen op OV-oriëntatie van de nieuwbouw. Op andere plekken wordt de norm teruggebracht naar 0,3 tot 0,6, om aan te sluiten bij het werkelijk bezit van de moderne stadsbewoner. Als argumenten worden dezelfde aspecten benoemd als hierboven beschreven: afnemend autobezit, effecten op koop- en huurprijzen, leefbaarheid en aanzuigende werking op autoverkeer. Daarnaast wordt gewezen op toekomstige ontwikkelingen: autodelen en eventueel de zelfrijdende auto. De parkeernormen, auto-oriëntatie en schaarste van specifieke stedelijke woonmilieus, werken sociaal-economisch segregierend als er geen aanvullende maatregelen worden genomen. De stedelijke woonmilieus die het minst op autoverkeer zijn ingericht, zijn het meest in trek in Nederland, maar deze woonmilieus zijn schaars. Door deze schaarste, schieten de prijzen omhoog. De gemeente Amsterdam acht het niet wenselijk om uitsluitend voor de hoogste inkomens te bouwen en zet met aanpassing van de parkeernorm in op betaalbaarder bouwen en meer aanbod van de gevraagde stedelijke woonmilieus.

[In New York](#) en andere grote steden in de wereld wordt momenteel om die reden ook de parkeer-norm afgeschaft op OV-locaties (Transit-Zones). Alleen dan blijft betaalbare nieuwbouw in de stad mogelijk, is het argument. Liever betaalbare binnenstedelijke woningen zonder parkeerplaats dan geen betaalbare binnenstedelijke woningen, beredeneren deze gemeenten.



*Voorgestelde uitbreiding van het gebied voor OV-georiënteerd ontwikkelen in New York*

### 2.3 ParkBee als alternatief voor bezoekersparkeernorm

[Delftse Startup Parkbee](#) heeft een app ontwikkeld. Met die app ontsluit Parkbee, in samenwerking met de garagebeheerder, op eenvoudige wijze bestaande private parkeerruimtes die 's avonds en in het weekend, of ook overdag niet optimaal worden gebruikt. Deze app maakt het realiseren van een bezoekers parkeernorm overbodig (vaak 0,3 parkeerplaats per woning). Vooral op bedrijventerreinen die worden getransformeerd naar gemengd gebied zouden deze parkeerplekken kunnen worden ontsloten met deze app. Dit zou de bezoekersnorm en een goed deel van de bewonersnorm overbodig maken en nieuwbouwon ontwikkeling haalbaarder en betaalbaarder maken.

### 2.4 (Elektrische) deelauto's.

Met elektrische deelauto's kan binnenstedelijk bouwen aanzienlijk betaalbaarder, haalbaarder en duurzamer worden. In Utrecht kan de parkeernorm worden ingeruild tegen een aantal deelauto's. In plaats van 50 parkeerplaatsen worden bijvoorbeeld 8 deelauto's aangeboden. Daardoor wordt de ontwikkeling betaalbaarder. Tegelijkertijd ontstaat zo meer ruimte voor woningen. Binnenstedelijk kan voor veel mensen de deelauto de eerste auto vervangen. Inzetten van autodelen ter vervanging van de tweede auto, kan enorme gevolgen hebben voor het aantal auto's op straat en het aantal woningen dat op uitleglocaties gerealiseerd kan worden. De [NEPROM](#) riep de Rijksoverheid daarom onlangs op de regie te nemen op het gebied van autodeelplatforms en voorsorteren op de zelfrijdende auto.

[Wedrivesolar.nl](http://Wedrivesolar.nl) zet zich in voor elektrische deelauto's. Deze worden direct op zonnepanelen aangesloten en kunnen de pieken in wind en zonne-energie opvangen door hun extra grote batterij. Tevens kunnen de speciale laadpalen ook terugleveren aan het net. 1000 deelauto's voorkomen zo gezamenlijk het opstarten van een gascentrale. Momenteel wordt door het Rijk, provincie Utrecht en Zuid-Holland, de G-4 en een aantal kleinere gemeenten op basis van dit concept een nieuwe City-Deal ambtelijk verkend, met als doel dat de elektrische deelauto als alternatief voor de hoge parkeernorm wordt ingezet in gebiedsontwikkelingen. Hier kunnen geïnteresseerde gemeenten bij aansluiten.

### 3. Randvoorwaarden voor verandering

Indien gemeenten en provincie waarde hechten aan de betaalbaarheid en haalbaarheid van binnenstedelijk bouwen kan aanpassen van de parkeernorm veel geld en tijd schelen. Hiervoor dient wel aan een aantal randvoorwaarden worden voldaan.

1. Betaald parkeren in de directe omgeving is een voorwaarde om lagere parkeernormen voor nieuwbouw mogelijk te maken. Als er geen betaald parkeren is, kunnen mensen altijd wel ergens hun auto neer zetten, tenzij nergens straatparkeerplaatsen worden gerealiseerd en uitsluitend private parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Op de meeste stedelijke OV-omgevingen is al betaald parkeren ingevoerd.
2. In gebieden met betaald parkeren dient het mogelijk te worden om bewoners parkeervergunningen te weigeren, zoals Amsterdam van plan is en [Den Haag](#) ook voor twee pilots gaat doen. Anders hebben de bewoners altijd recht op een straatparkeervergunning. Dan veroorzaakt een lagere parkeernorm in een plan een hogere parkeerdruk in de omgeving. Het ontzeggen van parkeervergunning moet aan de woning worden gekoppeld in de gemeentelijke administratie en in het koopcontract. En het dient duidelijk te worden gecommuniceerd naar kopers en omwonenden.
3. Alternatieven voor automobilititeit dienen aanwezig te zijn. Goede fiets, loop en OV voorzieningen eventueel aangevuld met deelauto's. Vooral voor stedelijke HOV-omgevingen kan een lagere minimum, of liever een maximum, parkeernorm goed werken. Nabijheid van werk en voorzieningen is ook een alternatief voor automobilititeit. Een lage parkeernorm is alleen acceptabel voor mensen als zij daar nabijheid van werk, voorzieningen en verblijfskwaliteit voor terug krijgen. Een fijnmazig functiegemengd stedelijk netwerk met de gewenste stedelijke woonmilieus zoals de TOD-handreiking stelt, moet de tegenprestatie vormen voor minder automobilititeit.

Gezien de druk op de ruimte, de vraag naar specifieke stedelijke en dorpse woonmilieus en de betaalbaarheid van woningen, is het hanteren van een lagere parkeernorm voor veel ontwikkelingen behulpzaam om de kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwopgave te vereenvoudigen. Voor meer informatie kunt u contact op nemen met afdeling Ruimte, Wonen, Bodem van de provincie Zuid-Holland.



170303171