

Trend: in nieuwbouw steeds minder plek om te parkeren

'Het gebrek aan parkeerruimte zal zich wreken'

Steeds meer steden en projectontwikkelaars beknibbelen op parkeerruimte om meer plek te houden voor woningbouw. Lijkt sympathiek voor wie een huis wil kopen, maar het kan leiden tot verlies van woningwaarde, betoogt mobiliteitsdeskundige Giuliano Mingardo.

TEKST SANDER VAN DER PLOEG FOTOGRAFIE CHRIS BONIS

We kunnen afspreken in de buurt van het Centraal Station', mailt Mingardo voorafgaand aan het interview. Dat zal wel zijn omdat de op parkeerbeleid gepromoveerde mobiliteitsdeskundige weet dat een parkeerplek vinden in hartje Rotterdam lastig is. Maar nee: 'Dat valt wel mee', zegt Mingardo in een brasserie aan het Stationsplein. 'Even verderop aan het Kruisplein, is een ondergrondse parkeergarage van zeven etages. Die staat praktisch altijd leeg.' Plek genoeg dus voor bezoekers, maar voor de bewoners van de binnenstad is het een ander verhaal. 'Als die daar tegen een aantrekkelijk tarief konden parkeren zouden ze maar wat blij zijn.'

Precieze cijfers zijn er niet, maar vooral in grote en middelgrote steden wordt het voor mensen met een huis moeilijker een parkeerplek in de buurt van hun woning te vinden. De steden groeien, nieuwe woningen zijn nodig, wat de overheid betreft liefst binnen de bebouwde kom, en dat beïnvloedt de (door gemeenten vastgestelde) parkeernorm: het aantal te realiseren parkeerplaatsen afgezet tegen het aantal geplande woningen.

Zo verrijst in Amsterdam de komende jaren de nieuwbouwwijk Haven-Stad die 70 duizend mensen moet huisvesten. Amsterdam voorziet voor die wijk een parkeernorm van 0,2. Dat betekent: één parkeerplaats op de vijf woningen. Het nieuwe college hanteert voor het

centrum zelfs de nulnorm: ongeacht de groei van het aantal woningen in het gebied komen er geen parkeerplekken bij. Sterker, er zullen daar zo'n tienduizend bestaande parkeerplaatsen verdwijnen. Ook de gemeente Utrecht ruimt weinig plaats in voor de auto bij de dertienduizend woningen die rond het Centraal Station worden gebouwd. Dat is volgens het college een stuk duurzamer, beter voor de luchtkwaliteit en leefbaarheid in de stad. Toch zet Mingardo er vraagtekens bij: 'Deze aanpak lijkt mij veel te rigoureuus.'

U kunt toch moeilijk tegen schone lucht zijn

'Natuurlijk niet. Ik vraag mij alleen af of parkeernormen drastisch verlagen

CV

Giuliano Mingardo
(Padua, Italië, 1974)

Mingardo studeerde Economie in Venetië en Urban Management in Rotterdam. In 2016 promoveerde hij aan de TU Delft op parkeerbeleid. Mingardo werkt sinds 2001 als onderzoeker en universitair docent aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. 'Als tiener was ik een groot autoliefhebber. Iedere maand verslond ik het Italiaanse automagazine *Quattroruote*. Inmiddels ben ik ouder en wijzer en is de liefde wat bekoeld. Maar ik heb wel een auto – een Citroën Grand Picasso met zeven zitplaatsen. Heel handig als de kinderen moeten voetballen op zaterdag.'



daartoe wel de manier is. Amsterdam en Utrecht gaan daarin best ver. Dat heeft een precedentwerking. Middelgrote steden als Arnhem, Den Bosch, Groningen en Zwolle verlagen de parkeernormen ook, maar nog niet zo radicaal. Dat kan nu gaan veranderen. Gemeenten staan onder druk de leefbaarheid te verbeteren. Daar past druk autoverkeer niet bij, dus bestempelen ze een gebied als milieuzone en brengen het aantal parkeerplaatsen drastisch terug. Ik vraag me af of deze maatregelen alleen worden genomen om de leefbaarheid te verbeteren.'

Is leefbaarheid een verkeerde reden?

'Nee, maar als je de parkeernormen bijstelt, gebruik dan de juiste argu-

menten. De lage normen komen voort uit compensatiedrang. Decennialang kreeg de auto alle ruimte. Zo waren twee parkeerplekken per woning in Vinexwijken heel normaal. In of nabij de centra lag de norm natuurlijk lager, maar die was nog altijd aanzienlijk ruimer dan de huidige trend. Daarbij komt

'Parkeren is een bijzonder emotioneel onderwerp. Mensen worden er snel boos om'

dat projectontwikkelaars vaak geen trek meer hebben parkeerplaatsen aan te leggen.'

Hoezo?

'Ontwikkelaars moeten die parkeerplaatsen bij hun bouwprojecten realiseren en dat kost ze veel geld. Tijdens de crisis lieten ze dat na, om kosten te besparen. Daaraan is sindsdien weinig veranderd, ondanks dat de crisis al lang voorbij is. De kostenbesparingen houden ze het liefst zelf. Het gaat ergens om: een parkeerplaats kost zo'n vijfduizend euro bovengronds in een plattelandsgemeente, tot ruim honderdduizend euro voor een plek in een ondergrondse parkeergarage op een toplocatie in een grote stad.'

dit vindt de vereniging

'Te veel gemeenten en ontwikkelaars houden te weinig rekening met de werkelijke parkeerbehoefte van nieuwbouwkopers', zegt Maud Weide, beleidsadviseur woningmarkt bij Vereniging Eigen Huis. 'Er zijn alternatieven voor de auto, maar één parkeerplek voor vijf huizen is nu nog niet realistisch'.

'Ook niet nu nieuwbouw gezien de krapte op de woningmarkt toch wel wordt verkocht. De auto's van de kopers verhuizen mee, parkeerplek of niet. Dat betekent dat ze hun auto's in aangrenzende straten en wijken parkeren. Dit leidt daar tot overlast. Door bewust voor schaarste aan parkeerruimte te zorgen, verplaats je het parkeerprobleem alleen. Gemeenten en projectontwikkelaars zouden een reële, op maat gesneden parkeeroplossing moeten bieden, zonder alleen uit te gaan van hun eigen agenda of portemonnee.'

Maar gemeenten bepalen de parkeernormen toch?

'Ja, alleen maken sommige projectontwikkelaars handig gebruik van de situatie op de woningmarkt. Zowel de crisis als de huidige gekte geven ontwikkelaars een reden de normen aan de kaak te stellen. Kleine en middelgrote gemeenten laten vaak de oren hangen naar de ontwikkelaars en leggen van gemeenschapsgeld dan maar zelf parkeerplekken aan. In de grote steden moeten ontwikkelaars zich wel schikken naar de normen van de gemeenten. Maar de grote steden willen zélf juist zo min mogelijk parkeerplekken erbij. Dat komt de ontwikkelaars maar wat goed uit.'

Toeval?

'Nee. Ontwikkelaars claimen dat een zeer lage parkeernorm duurzaam is. Dat zeggen ze uit eigenbelang, maar gemeenten zijn er wel gevoelig voor.'

Wat maakt het uit? Kopers staan in de rij voor woningen, parkeerplek of niet.

'Dat is juist het punt. Nu pikken kopers het, maar als de huizenmarkt ooit kal-

meert, zal het gebrek aan parkeerruimte zich wreken. Het is niet ondenkbaar dat een woning met een eigen parkeerplaats dan twintig- tot dertigduizend euro meer waard is dan een vergelijkbaar huis zonder. Gemeenten en kopers zouden daar meer rekening mee moeten houden.'

Als je in of nabij het centrum van een grote stad woont, is parkeren per definitie lastig. Dan weet je als koper toch?

'Een kinderloze yup die in het centrum van Amsterdam of Utrecht woont en werkt kan het weinig schelen of de gemeente de parkeernorm verlaagt. Maar stel dat hij of zij een relatie en kinderen krijgt? Dan wil je toch graag een auto. Als de gemeente dat onmogelijk maakt door parkeren onmogelijk te maken, zal dat jonge gezin de wijk en wellicht de stad moeten verlaten. Is dat wat je als gemeente wil?'

Of neem het openbaar vervoer, zegt onder meer de gemeente Utrecht.

'Grappig dat juist Utrecht dit stelt. Het openbaar vervoer is daar echt ontoe-

Gestrande projecten 1

Volgens de provincie Zuid-Holland zijn de strenge parkeernormen een 'belangrijke oorzaak' voor een aantal gestrande bouwprojecten in de binnensteden van **Rotterdam en Den Haag**.

Gestrande projecten 2

Uit angst parkeerproblemen te veroorzaken verplichtten zij **projectontwikkelaars** parkeervoorzieningen te realiseren. Deze haakten vervolgens omwille van de hoge kosten af.

Gestrande projecten 3

Daar waar wel werd gebouwd, kwamen minder woningen dan voorzien, vanwege de **parkeernorm**. De provincie Zuid-Holland raadde gemeenten aan de parkeernorm te versoepelen.

‘Ontwikkelaars claimen dat een zeer lage parkeernorm duurzaam is. Dat zeggen ze uit eigenbelang’

dit doet de vereniging

Vereniging Eigen Huis deed in april 2018 een steekproef onder ruim vijftienhonderd huiseigenaren om er achter te komen of zij problemen ervaren bij het parkeren bij huis. 45 procent van de autobezitters parkeert langs de eigen straat, in 83 procent van gevallen gratis, zo bleek. Bijna dertig procent van de stedelingen is (erg) ontevreden over de parkeergelegenheid in de buurt. Twee derde van de ontevreden stedelingen wil dat de gemeente voor meer parkeerruimte gaat zorgen. Het gaat vooral om inwoners uit wijken van voor 1950, rond de stadscentra. Respectievelijk 34 procent en 44 procent vond ruime parkeermogelijkheden belangrijker dan voorzieningen voor kinderen in de buurt of de nabijheid van scholen en kinderdagverblijven. Maar parkeergelegenheid moet het toch afleggen tegen het belang dat de automobilisten hechten aan een vrij uitzicht (40 procent) of groen in de wijk (41 procent).

reikend. Utrecht heeft nu 350 duizend inwoners, en dat worden er nog veel meer, maar heeft geen fatsoenlijk tramnetwerk. Hoe kan het openbaar vervoer dan een alternatief zijn voor de auto? [Een paar dagen na het interview vroeg de gemeente Utrecht het Rijk vanwege de onstuimige bevolkingsgroei om miljardensteun voor onder meer een extra intercitystation en een tramlijn. Zelfs een metronetwerk wordt op termijn niet uitgesloten, red.]

Autobezit onder jongeren daalt, bleek zes jaar geleden uit onderzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Bovendien zouden naast het openbaar vervoer deelauto's en later de zelfrijdende auto prima alternatieven zijn.

‘Er is geen enkel bewijs dat het autobezit zal afnemen. De bevolking, het aantal huishoudens en het aantal auto's nemen toe. Deelauto's zijn niet overal voorhanden. En tegen de tijd dat de zelfrijdende auto gemeengoed is, zijn wij al lang dood. Ik weet dat sommige gemeenten anders redeneren, maar ze onderschatten wat een

chronisch gebrek aan parkeerruimte met mensen doet.’

Wat dan?

‘Parkeren is een bijzonder emotioneel onderwerp. Mensen worden er snel boos om. Omdat gemeenten en ontwikkelaars in het verleden zoveel parkeerruimte realiseerden, zijn we verwend geraakt. Gemakkelijk en vooral gratis parkeren is de norm, tenzij de plekken erg schaars zijn. Alleen dan trekt men de portemonnee, met grote tegenzin. Nu wordt parkeerruimte nog beperkter en duurder. Dat zal tot veel frustratie leiden. Dat is wat nu in de grote steden gebeurt en later misschien ook daarbuiten.’

Wat is uw alternatief? Ongebreideld parkeerplaatsen aanleggen?

‘Integendeel. Als het aan mij ligt, verdwijnt al het geparkeerde blik uit het straatbeeld. Een auto staat 95 procent van z'n levensduur stil. Auto's leggen een enorm beslag op de openbare ruimte. Gemeenten moeten om te beginnen een stuk efficiënter met de ruimte en bestaande parkeer capaciteit omgaan.’

Deelauto's

Volgens Milieu Centraal steeg het aantal deelauto's in Nederland vorig jaar naar 30 duizend. In **31 procent** van de gemeenten zijn deelauto's beschikbaar.



ISTOCK

8,2 miljoen

Nederland telde volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) vorig jaar **8,2 miljoen personenauto's** – ruim een kwart meer dan in 2000. 90 procent daarvan is in particulier bezit.



Hoe dan?

‘Kijk nog eens naar die parkeergarage aan het Kruisplein. Voor bezoekers is er meer dan voldoende parkeergelegenheid. Waarom kunnen binnenstadsbewoners daar niet tegen een aantrekkelijk tarief parkeren, aangezien die garage toch voor het overgrote deel leeg staat? Dan verdwijnen hun auto’s uit hun straten. Naast de campus van de Erasmus Universiteit staat een grote parkeergarage die alleen wordt gebruikt bij de thuiswedstrijden van de naastgelegen voetbalclub Excelsior. Dat is een keer in de twee weken tijdens het voetbalseizoen. Waarom kunnen omwonenden en medewerkers van de

universiteit daar niet tegen een gereduceerd tarief parkeren?’

Maar bestaande parkeergarages lossen het parkeerprobleem toch niet volledig op?

‘Nee. Daarvoor is gedragsverandering noodzakelijk. We moeten af van het idee dat we altijd en overal gratis moeten kunnen parkeren. Maar zo’n mentaliteitsomslag kost tijd. Daarom moeten we inzetten op verscheidende oplossingen, want de auto zal echt niet verdwijnen.’

Welke oplossingen ziet u?

‘Waarom verstrekken makelaars bij de

verkoop van een huis in de randgemeenten van de grote steden geen abonnement of een elektrische fiets? Waarom investeren ontwikkelaars niet in een elektrisch fietsenplan of een deelautoprogramma bij hun projecten? Alleen de parkeernormen omhoog schroeven is niet de juiste manier. Zo verschuif je het probleem naar een volgende generatie, die ook ergens haar auto moet kunnen parkeren.’

Autobezit

In 2015 had **72 procent** van de huishoudens minimaal een auto. In zeer stedelijke gebieden ligt dat percentage met 53 procent een stuk lager. Bijna alle gezinnen (94 procent) beschikken over eigen vervoer.



Drukke steden

In Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Eindhoven staan de meeste auto’s geregistreerd. Den Haag kent met **1.955 auto’s per vierkante kilometer** de hoogste autodichtheid van Nederland.