



8-11-25

Meer woningbouw door schrappen parkeerplekken: 'Auto moet ergens staan'

Alexander Leeuw

De woningnood wordt groter en minder parkeerplekken aanleggen kan een oplossing zijn, betogen experts. Parkeren kost ruimte en strenge parkeernormen zijn een belangrijke belemmering van bouwplannen. Maar daarmee minderen is omstreden, want het groeiende aantal auto's moet ergens staan.

Parkeerruimte is volgens deskundigen een van de bepalendste factoren voor woningbouw. De overheid wil jaarlijks voor 100.000 extra woningen zorgen, maar haalt dat streven al jaren niet. Een commissie deed daarom 150 voorstellen om te zorgen voor veel nieuwe, betaalbare woningen. Het voorstel over parkeren is misschien wel het controversieelst.

Volgens velen gaat het fout doordat gemeenten te streng zijn. Gemeenten eisen een bepaalde hoeveelheid parkeerplekken en bezwaarmakers wijzen al snel naar die strenge eisen.

Soms leidt dat tot pijnlijke gevallen waarbij woningbouwprojecten niet doorgaan. Begin dit jaar ging in Haarlem de bouw van 150 woningen voor jongeren niet door omdat in het ontwerp 0,1 parkeerplek te weinig was gepland. De [rechter](#) gaf bezwaarmakers gelijk.

"Gemeenten maken zulke strenge parkeereisen zelf", zegt Frank Wassenberg, projectleider bij kennisorganisatie Platform31. "Een gemeenteraad kan zelf kiezen welke normen hij instelt." Gemeenten gebruiken hiervoor geadviseerde aantallen voor het soort bouw: vrijstaande woningen hebben bijvoorbeeld meer parkeerruimte nodig dan studentenflats.

"Vaak eisen gemeenteraden wat meer parkeerplekken dan in de adviezen staat", zegt Wassenberg. "Ze zijn bang dat bewoners niet meer kunnen parkeren en nieuwe woningen niet worden verkocht. Maar zodra de gemeenteraad die normen vaststelt, wordt het een wettelijke eis voor nieuwbouw. De rechter baseert zich daar dan op. De parkeernorm wordt zo een hardere eis dan bijvoorbeeld het uitzicht of het geluid."

Het helpt niet dat veel gemeenten verouderde normen gebruiken. Dat constateerde [CROW](#), een kennisplatform dat gemeenten adviseert over de aantallen parkeerplekken.

Voorstellen voor parkeerregulering weggestemd

Minder streng en flexibeler parkeerbeleid bij gemeenten zou volgens [Platform31](#) kunnen voorkomen dat bouwplannen worden vertraagd. Daarnaast kunnen gemeenten met maatregelen als betaald parkeren en een nulvergunningregeling (waarbij een nieuw adres geen recht heeft op een parkeerplek) zorgen voor extra woningen, zonder dat parkeren een probleem wordt.

Maar zulke maatregelen zijn niet populair bij inwoners. Voorstellen om parkeerregulering in te stellen worden dikwijls weggestemd. Inwoners zijn bang dat ze voor hun parkeerplaats moeten gaan betalen. Of, als er in een naastgelegen gebied regulering komt, bezoekers die verder zoeken meer in hun straat parkeren.

De communicatie naar de inwoners is belangrijk, zegt Wassenberg. "Maar tegenwoordig is het ook de norm geworden om bezwaar te maken. Iedereen wordt daar gek van. Een drempel zou goed zijn zodat alleen serieuze bezwaren worden behandeld. En sneller."

Volgens Vereniging Eigen Huis (VEH), dat de belangen van woningeigenaren behartigt, zorgt een afname van het aantal parkeerplaatsen in de praktijk niet voor meer woningen. VEH vindt dat gemeenten meer ruimte moeten krijgen om deze afweging te maken. "Niet elke woning heeft voldoende toegang tot openbaar vervoer."

Wel ziet VEH ook dat parkeernormen steeds vaker worden aangegrepen om projecten te dwarsbomen. Bij situaties zoals in Haarlem "schieten de regels door", stelt de organisatie.

Nog voordat de minister kon reageren

Ook in de landelijke politiek kan de discussie over parkeren voor felle reacties zorgen. Dat merkte Friso de Zeeuw, adviseur en emeritus hoogleraar Gebiedsontwikkeling aan de TU Delft. Hij is voorzitter van de commissie STOER, die de 150 voorstellen deed.

Een van de voorstellen gaat over parkeerplekken. De commissie pleit onder meer voor datagedreven parkeerbeleid, maatwerk bij gemeenten en in sommige gevallen parkeerregulering. En voor woningbouw rondom grote ov-knooppunten pleit de commissie voor een landelijk geldende maximale parkeernorm van 0,7. Nu is dat vaak nog rond de 1,5.

Nog voordat de minister kon reageren, kwam er een reactie uit de Tweede Kamer. PVV'ers Jeremy Mooiman en Hidde Heutink verzochten de minister de parkeernorm van 0,7 voor woningbouw "niet over te nemen". De Kamer nam die [motie](#) aan.

"Heel opmerkelijk", zegt De Zeeuw. "We hebben moties en amendementen gehad die STOER steunen en willen opnemen in wetgeving, maar alleen bij parkeren gaat het een andere kant op."

Verschillen in Nederland

De [reactie](#) van het demissionaire kabinet heeft dezelfde strekking. In lijn met de motie van Mooiman en Heutink wil het kabinet "geen landelijke maximale parkeernormen vaststellen", schrijft demissionair minister Mona Keijzer (Volkshuisvesting). Ze gaat wel in gesprek om "flexibeler parkeerbeleid te stimuleren". Maar gemeenten blijven verantwoordelijk.

De trend is wel dat gemeenten hun parkeernorm verlagen, zegt De Zeeuw. Hij wijst op woningbouwprojecten in Amsterdam en Utrecht. "In grote steden neemt het autobezit af en er is goed openbaar vervoer, dus daar kan het. Middelgrote steden volgen. Maar de vraag blijft hoe ver je naar beneden kunt gaan voordat ruzies ontstaan."

"Wel is er een groot verschil tussen de grote steden, de centrumgebieden van de middelgrote steden en de rest van het land. Daar zijn de meeste mensen aangewezen op de auto. Per saldo neemt het autobezit in Nederland nog steeds steeds toe", zegt de emeritus hoogleraar. "Die auto's moeten nog wel een plek vinden."