



Bron: Verkeer in Beeld, juni 2016; www.verkeerinbeeld.nl

Auteur: Els Adriaans

‘Gemeenten, kijk nog eens naar je parkeerbeleid’

Is er een verband tussen de omvang van een woning en autobezit? Tussen type woning – koop of huur – en autobezit? En kan het parkeerbeleid daarop worden afgestemd? Een gesprek met Friso de Zeeuw, praktijkhoogleraar Gebiedsontwikkeling aan de TU Delft.

Tussen de omvang van een woning en het autobezit bestaat een vrij stevige relatie. In principe geldt: hoe kleiner de woning, hoe lager de parkeernorm”, stelt De Zeeuw naar aanleiding van een recent onderzoek van BPD*. In dit onderzoek zijn ongeveer twintig grotere gemeenten onder de loep genomen en onderzocht op parkeerbeleid. Bij het onderzoek is enerzijds gekeken naar het feitelijk autobezit in de betreffende gemeenten en daarmee naar de feitelijke parkeerbehoefte. Aan de andere kant is in de parkeernota. “Het is prettig om te weten dat de relatie tussen woninggrootte en autobezit vrij stevig is, want de omvang van een woning is een stabiele factor. Die kan een beetje uitbreiden, maar zeker bij kleinere woningen, doorgaans in de stad, is er niet veel uit te breiden aan een woning. Bij het maken van beleid kun je daarom goed rekening houden met deze stabiliteit.”

Elkaar versterkende factoren

Verder wordt onderscheid gemaakt tussen koop en huurwoningen én tussen diverse doelgroepen: “Bij huurwoningen is het autobezit ook nog weer lager, en kijkend naar de bewoning is ook een relatie te zien: vaak wonen in de kleinere (huur) woningen alleenstaanden of samenwonende jonge mensen. Van hen weten we dat het autobezit ook laag is.” Volgens De Zeeuw allemaal elkaar versterkende factoren: “Grootte van de woning, type woning en doelgroep, allemaal elementen waarmee je rekening kunt houden in parkeerbeleid.” Of dat ook voldoende wordt gedaan? “In sommige steden wel, zoals in Groningen en Utrecht. Maar in de meeste steden volstrekt onvoldoende. Ook houden de normen van het CROW hier onvoldoende rekening mee, terwijl gemeenten de CROW-normering als basis gebruiken. Gemeenten maken vaak enkel onderscheid in gebiedstypen, zoals woonwijken, centrumgebieden of buitengebieden. Dat is te grof om adequaat in te kunnen spelen op feitelijk autobezit.”

Utrecht

Volgens De Zeeuw is dat niet verwonderlijk: “En ook niet op voorhand te veroordelen. Parkeerbeleid is honderd procent autonoom gemeentelijk beleid en zal dus per definitie verschillen vertonen. De meeste gemeenten maken afwijking van hun eigen parkeernormen mogelijk en kunnen daarmee maatwerk leveren; dat is positief.” Als voorbeeld noemt hij de gemeente Utrecht. “De gemeente maakt ontheffing mogelijk, bijvoorbeeld als je als ontwikkelaar kunt aantonen dat er op loopafstand parkeerplaatsen beschikbaar zijn, zoals in parkeergarages. Ook is uitruil een optie: als je meer fietsparkeerplaatsen organiseert, kun je tien procent korting krijgen op de parkeernorm. En er zijn meer uitzonderingen mogelijk, wanneer de ontwikkelaar met een goed onderbouwd verhaal komt.”

Aanbeveling

De aanbeveling van De Zeeuw aan gemeenten luidt dan ook als volgt: “Kijk nog eens naar je parkeerbeleid. Is het al geënt op feiten over de relatie tussen de grootte van de woning, het type woning, de doelgroep en feitelijk autobezit? Maakt het beleid uitzonderingen mogelijk, wordt er gekozen voor maatwerk? Daarin kun je namelijk ook weer factoren van je mobiliteitsbeleid verweven.” Over de doelgroep merkt De Zeeuw nog wel op: “De andere factoren – grootte en type woning – zijn objectief meetbaar, in de factor doelgroep zit meer dynamiek. In

*‘Onderzoek Gemeentelijke parkeernormen’, BPD, afdeling Marktonderzoek, Mark de With, november 2015

sommige gevallen, zoals in Utrecht, zie je dat de groep alleenstaanden of samenwonende jonge mensen die hun studie hebben afgerond, 'te lang' blijft zitten in een goedkope huurwoning. Maar doorgaans zie je wel de tendens dat deze groep na hun 35e toch de fase van traditionele gezinsvorming ingaat en de kleine, binnenstedelijke (huur) woning verlaat. Deze groep gaat dan suburbaner en veel groter wonen, in een ander type woning, en de auto komt veel nadrukkelijker in beeld."

De Zeeuw op het PARKEER24 Jaarcongres



Friso de Zeeuw was keynote-spreker tijdens het PARKEER24 Jaarcongres, dat plaatsvond op 21 april in Kasteel de Vanenburg in Putten. Tijdens het congres gaf hij zijn visie op de toekomst van autobezit en stelde hij dat het autobezit de komende tien jaar groeit: "Het aantal ouderen – met auto's – groeit en in krimpgebieden valt het OV weg en is men meer dan ooit aangewezen op de auto. Vaak wordt in deze context

genoemd dat jongeren krap zitten en hoogstedelijk leven, waardoor het autobezit wel zal afnemen. Maar dit betreft slechts een elitaire, intellectuele groep; een groot deel van deze jongeren gaat daarna 'het burgerlijke leven' in en koopt alsnog een auto." Verder betwijfelde hij tijdens het congres dat autodelen de grote maatschappelijke tendens is: "Hoe het uitpakt, ook met de zelfrijdende auto, weet ik natuurlijk ook niet. Daarvoor moet je verschillende scenario's uitwerken. Maar kijk bijvoorbeeld naar trends als Uber en AirBnB: je blijft bezit nodig hebben, als een auto of een woning. Autodelen is en blijft volgens mij een niche. 'Van bezit naar gebruik' is een modieus product van neocommunistisch wensdenken waar hele volksstammen kritiekloos achteraan lopen." Ga voor meer informatie over het PARKEER24 Jaarcongres naar:

www.parkeer24jaarcongres.nl