



16-01-2020

Nieuwbouwhuis? Dan kun je een parkeerplek wel vergeten

Kopers van nieuwbouwwoningen hoeven in steden niet langer op een parkeerplek te rekenen. Steeds meer steden verlagen hun parkeernormen, blijkt uit een inventarisatie van deze site. Experts bevestigen de trend.

David Bremmer

De meeste gemeenten garanderen bij nieuwbouw nu nog 1 tot 1,8 parkeerplaatsen per woning, afhankelijk van het type huis en de locatie. Vanwege de stijgende woningnood en de opkomst van moderne vervoersvormen als deelauto's zetten colleges van B&W daar massaal het mes in. Zo besloot Utrecht vorige week dat de nieuwe, 10.000 woningen tellende Merwedekanaalzone [autovrij wordt](#). Autobezittende kopers moeten hun heilige koe verderop in ondergrondse parkeergarages stallen. Voor iedere drie woningen is slechts één parkeerplaats beschikbaar.

De Domstad is de enige niet. Ook onder meer Den Haag, Dordrecht, Diemen, Eindhoven, Groningen, Haarlem en Leiden hebben recent lage(-re) parkeernormen vastgesteld voor nieuwbouwlocaties. Eerder deden Amsterdam en Zwolle dat al. Rotterdam kiest op bepaalde locaties, zoals Blaak, ook voor minder parkeerplaatsen. In veel andere steden, zoals Purmerend, wordt erover nagedacht.

In Dordrecht stemde de raad afgelopen zomer voor flexibele parkeernormen in de historische binnenstad en de negentiende eeuwse schil. In Den Haag krijgen toekomstige bewoners van het Central Innovation District en de Binckhorst, een van de laatste grote nieuwbouwlocaties van de residentie, aanmerkelijk minder parkeerplaatsen.

Actuele discussie

In Eindhoven krijgen ontwikkelaars die binnen de rondweg willen bouwen sinds kort opdracht [zo min mogelijk parkeerplekken te realiseren](#). „Als we voor iedere bewoner in de binnenstad een eigen parkeerplaats en een auto willen, dan loopt alles vast”, motiveerden

wethouder Yasin Torunoglu (bouwen en wonen, PvdA) en Monique List (verkeer, VVD) het besluit in het *Eindhovens Dagblad*.

Gebiedsdeskundige en hoogleraar Friso de Zeeuw herkent de trend. „Dit is een actuele discussie, waarbij Utrecht en Amsterdam vooroplopen. In steeds meer grotere steden zie je parkeernormen echter naar 0,3 of soms 0,2 per woning gaan.” Gemeenten wijzen op de opkomst van nieuwe mobiliteitsvormen als deelauto's en fietsen. De noodzaak tot autobezit vervalt daardoor. De huidige problematiek rond stikstof en PFAS vergroot de urgentie. Volgens De Zeeuw zijn minder parkeerplekken in binnensteden goed verdedigbaar. „Met name als de woningen nabij ov-knooppunten worden neergezet. Bewoners kiezen daar dan bewust voor.”

De toekomstige bewoners van deze nieuwe huurwoningen in Helmond krijgen nog de luxe van een eigen parkeerruimte. In veel steden is dat echter geheel anders © Jean Pierre Reijnen

Geen plek

Vereniging Eigen Huis, die bijna 800.000 huizenbezitters vertegenwoordigt, noemt minder parkeerplekken bij bouwen binnen steden onvermijdelijk. „Er is gewoon geen plek om auto's van nieuwe bewoners te parkeren”, stelt Hans André de la Porte. „Het maken van ondergrondse parkeergarages is erg duur.” Twee jaar terug was de organisatie nog uiterst kritisch. Uit eigen onderzoek bleek dat 70 procent van de gepeilde woningbezitters met auto niet zit te wachten op minder parkeerplekken bij nieuwbouw.

Gebiedsontwikkelaar BDP vergeleek in 2018 het autobezit in de 32 grootste gemeenten van Nederland met de daar geldende parkeernormen. Wat bleek? In de meeste gevallen is het autobezit lager en kunnen de normen dus ook omlaag.

Volgens Hillie Talens van kenniscentrum CROW hangt het van de situatie af of gemeentelijke parkeernormen omlaag kunnen. Het CROW kwam eind 2018 met de nieuwste parkeerrichtlijnen, waarop de meeste gemeenten zich traditiegetrouw baseren. De normen maken onderscheid in diverse categorieën woningen en bebouwd gebied. Binnen steden adviseert het CROW doorgaans tussen de 1 en 1,8 parkeerplekken per woning. Een vrijstaand koophuis zit aan de bovenkant, terwijl voor een studentenkamer juist de laagste norm van 0,2 geldt.

Hoewel minder parkeerplekken in binnensteden vaak mogelijk zijn, adviseert gebiedsdeskundige De Zeeuw gemeenten niet te rigouzeus te werk te gaan. „Veel colleges doen aan wensdenken. Ontwikkelingen als deelauto's gaan lang niet zo snel als overheden graag willen.” Hij adviseert bij nieuwbouw altijd reserveruimte achter de hand te houden. „Als er dan toch meer auto's blijken te zijn, kun je extra parkeerruimte scheppen.” Andersom kan bij minder auto's juist parkeerruimte worden vergroend.

Eigen Huis waarschuwt dat een buurt, ook in grote steden, nooit auto-onvriendelijk mag

worden. „Huishoudens bestellen steeds meer online en dat moet allemaal afgeleverd worden”, stelt Hans André de la Porte. „Bezoek moet kunnen parkeren, gezinnen gaan met vakantie of willen in het weekend op pad.” Er moet bovendien ruimte blijven voor hulpdiensten als brandweer en politie. „Het risico is verder groot dat parkeeroverlast toeneemt in buurten rond de autoluwe nieuwbouw.”

Parkeernormen

Volgens projectontwikkelaars scheelt het vaak al als mensen hun tweede auto wegdoen. „Dat verlaagt de parkeerdruk aanzienlijk”, zegt adviseur Schepman van Neprom. Advocaat Bart van Hoof, expert in omgevingsrecht, stelt dat omwonenden nieuwbouwplannen met weinig parkeerruimte altijd kunnen aanvechten. „Dat is in bepaalde situaties zeker kansrijk. Wel heeft een college van B&W een flinke beleidsmarge om parkeernormen vast te stellen.”

Van Hoof ziet zelf gemeenten ook steeds vaker experimenteren met lagere normen. „Tegelijk verschuiven nogal wat gemeenten, zoals Groningen, het probleem naar ontwikkelaars. Die krijgen geen openbare ruimte ter beschikking en mogen zelf kiezen hoeveel parkeerplekken ze realiseren.” Nu zulke plaatsen duur zijn – een ondergrondse parkeerplek kan tot wel 40.000 euro kosten – is het resultaat eerder te weinig dan voldoende plaatsen.