

Slimme mobiliteit vraagt om slimmere parkeernormen

Martien Das – Rijkswaterstaat martien.das@rws.nl
Barend Jansen – Provincie Zuid-Holland ba.jansen@pzh.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 24 en 25 november 2016, Zwolle

Samenvatting

Gemeenten en provincies zijn op zoek naar mogelijkheden om de mobiliteit in goed banen te leiden en te werken aan een gezonde en aantrekkelijke stedelijke woonomgeving. De auto krijgt een minder centrale plaats en er wordt veel inzet gepleegd om reizigers te verleiden om de fiets en OV te gebruiken in plaats van de auto. Tegelijkertijd zijn parkeernormen vaak nog gebaseerd op (verouderde) verwachtingen van groeiend autobezit. Cijfers (CBS) laten zien dat het autobezit in steden al jaren stagneert of daalt.

Projectontwikkelaars en corporaties willen bij een deel van hun projecten graag inspelen op veranderde mobiliteitsbehoeften, zeker bij de doelgroep van jongeren en starters. In een aantal steden worden ze echter door te hoge minimum parkeernormen gedwongen om (inpandige) parkeerplaatsen te realiseren. Er worden parkeervoorzieningen gebouwd op plaatsen (nabij goede OV-voorzieningen, nabij de binnenstad) waar je eigenlijk helemaal geen extra auto's wil hebben.

Uit een rondgang onder corporaties (B. Jansen, 2016) blijkt dat bij projecten die tussen 2010 en nu zijn opgeleverd in de regio Haaglanden veel parkeerplaatsen onbenut blijven. Dit zorgt voor onnodige kosten (voor ontwikkelaars en bewoners), een minder aantrekkelijke woonomgeving en suboptimaal gebruik van stedelijke ruimte.

Indien ontwikkelaars meer ruimte krijgen om qua parkeervoorzieningen in te spelen op de doelgroep ontstaat een aantrekkelijker woonomgeving. Concreet is het van belang om nieuwbouwwoningen te mogen bouwen met een lagere minimum of zelfs een maximum parkeernorm, gecombineerd met ontzegging van een straatparkeervergunning. Projecten kunnen dan betaalbaarder en met meer woningen worden aangeboden, mét goede voorzieningen voor fietsparkeren, nabij OV en met een goed aanbod van deelauto's.

Dit draagt bij aan de ambities van de steden om meer mensen te laten bewegen (lopen en fietsen). Ook sluit het aan bij de ambitie om de milieueffecten van verkeer op klimaat, luchtkwaliteit en geluid fors te verlagen en op die manier te zorgen voor een gezondere stedelijke leefomgeving. En het sorteert slim voor op de komst van de zelfrijdende auto.

Gemeenten wordt aanbevolen om de parkeernormen te verbeteren: actueel, maatwerk en tevens meer mogelijkheden te bieden voor het hanteren van flexibeler parkeernormen. Steden met ambities om te komen tot duurzame stedelijke mobiliteit, moeten durven meer te sturen op parkeren en autobezit.

Omdat de CROW-normen meestal worden gevolgd en als leidend worden gezien, pleiten wij ervoor een expliciete TOD-parkeernorm van 0,3 op te nemen in de CROW parkeerrichtlijn. TOD staat voor Transit Oriented Development, OV-georiënteerd ontwikkelen.

1. Stedelijk beleid op weg naar duurzame stedelijke mobiliteit

1.1 Inleiding

Steden zijn op zoek naar mogelijkheden om de mobiliteit in goed banen te leiden en te werken aan een gezonde en aantrekkelijke stedelijke woonomgeving. De auto krijgt een minder centrale plaats en er wordt veel inzet gepleegd om reizigers te verleiden om de fiets en OV te gebruiken in plaats van de auto. Tegelijkertijd wordt voor elke woning die nieuw wordt gebouwd nog steeds gemiddeld 1,3 parkeerplaats geëist. Deze parkeernormen zijn vaak nog gebaseerd op (verouderde) verwachtingen van groeiend autobezit, demografische patronen van het VINEX-tijdperk (bouwen voor gezinnen) en de sub-urbane droom. Cijfers (CBS) laten zien dat het autobezit in steden al jaren stagneert of daalt, de grootste groei in eenpersoons huishoudens zit en er een sterke stedelijke woonwens is.

2. – Lager autobezit draagt bij aan verandering reisgedrag

Uit onderzoek van PBL (2015) blijkt dat autodelen netto zorgt voor minder autokilometers bij gebruikers, en daaraan gekoppeld zorgt voor lagere CO₂-uitstoot en schadelijke emissies. Het niet (meer) bezitten van een (tweede) auto zorgt voor bewuster autogebruik en daardoor voor minder autokilometers.

In 2015 is de Green Deal Autodelen gestart, met als doel om de groei van autodelen te versnellen zodat er in 2018 100.000 deelauto's in Nederland zijn. Aan deze Green Deal doen ook grote steden mee: Amsterdam, Den Haag, Utrecht, Rotterdam, Zwolle en Eindhoven. Op verschillende manieren, onder andere via gerichte aanpassingen in hun parkeerbeleid, proberen steden autodelen te stimuleren en daarmee autogebruik te verminderen.

Door een schaa sprong in het aanbod van deelauto's wordt het gebruik van deelauto's steeds aantrekkelijker: de kans wordt groter dat er deelauto's beschikbaar zijn in ieders nabije woonomgeving.

Een stad die streeft naar vermindering van autobezit en autogebruik heeft er dus belang bij om autodelen te stimuleren. Dit kan onder andere door bij nieuwbouwprojecten niet teveel parkeerplaatsen te laten bouwen en deelauto's onder de aandacht te brengen van nieuwe bewoners.

3. – Parkeernormen passend bij doelgroep en bij doelen mobiliteitsbeleid

3.1 *Passende kentallen, passende normen?*

Parkeernormen worden per gemeente vastgesteld. Daarbij wordt vaak gebruik gemaakt van de parkeerkentallen van CROW. Hierin zijn kentallen opgenomen voor verschillende functies (wonen, winkelen etc.) en voor verschillende doelgroepen/woonvormen. Deze kentallen worden soms te makkelijk overgenomen, zonder deze diepgaand te vergelijken met de specifieke situatie in betreffende gemeente, woonkern of wijk.

3.2 Aanbod schept vraag

Een gemeente maakt mobiliteitsbeleid, milieubeleid, en – specifiek – parkeerbeleid. Veel steden (en provincies) hebben beleidsambities om te komen tot duurzamer mobiliteitsbeleid. Vaak is de wens om de CO₂-uitstoot en schadelijke emissies van verkeer te verminderen, om reisgedrag te beïnvloeden ten gunste van fiets en OV en om een gezondere leefomgeving te creëren. Echter, het blijkt lastig om daaraan vorm te geven via het parkeerbeleid. Zowel parkeernormen als de beprijzing van bewoners- en straatparkeren zijn vaak politiek gevoelig. Parkeernormen worden soms onnodig hoog gehouden uit angst voor bezwaarschriften en parkeerdruk. Echter, een nieuwbouwproject met (te) hoge parkeernormen zorgt misschien voor extra autoverkeer in een gebied waar de gemeente eigenlijk de ambitie heeft om het primaat te geven aan langzaam verkeer. Het aanbod van parkeerplaatsen schept de vraag – en zorgt dus voor extra autobezit en autoverkeer. En als dat niet het geval is, dan is er geld, ruimte en tijd gedesinvesteerd in gebouwde parkeeroplossingen.

Parkeernormen voor nieuwbouw zitten ook in de verkeersmodellen verdisconteerd. Binnenstedelijke woningbouwprojecten worden door verkeersmodellen omgezet in verkeersknelpunten en investeringsclaims om die knelpunten tijdig te voorkomen. Parkeernormen voor nieuwbouw veroorzaken via de verkeersmodellen weer nieuwe infra-investeringen, die mogelijk helemaal niet nodig zijn als er OV-georiënteerd wordt gebouwd.

3.3 Parkeernorm bepaalt dichtheid, betaalbaarheid en de mate van stedelijkheid

Nieuwe stedelijke woonmilieus kunnen niet meer betaalbaar worden gebouwd. Dit is mede het gevolg van de parkeernorm. De parkeernorm bepaalt samen met de maximum bouwhoogte en het kaveloppervlak, hoeveel woningen er kunnen komen. Immers het maximum aantal auto's dat men kwijt kan bepaalt hoeveel woningen er in het project gebouwd kunnen worden.

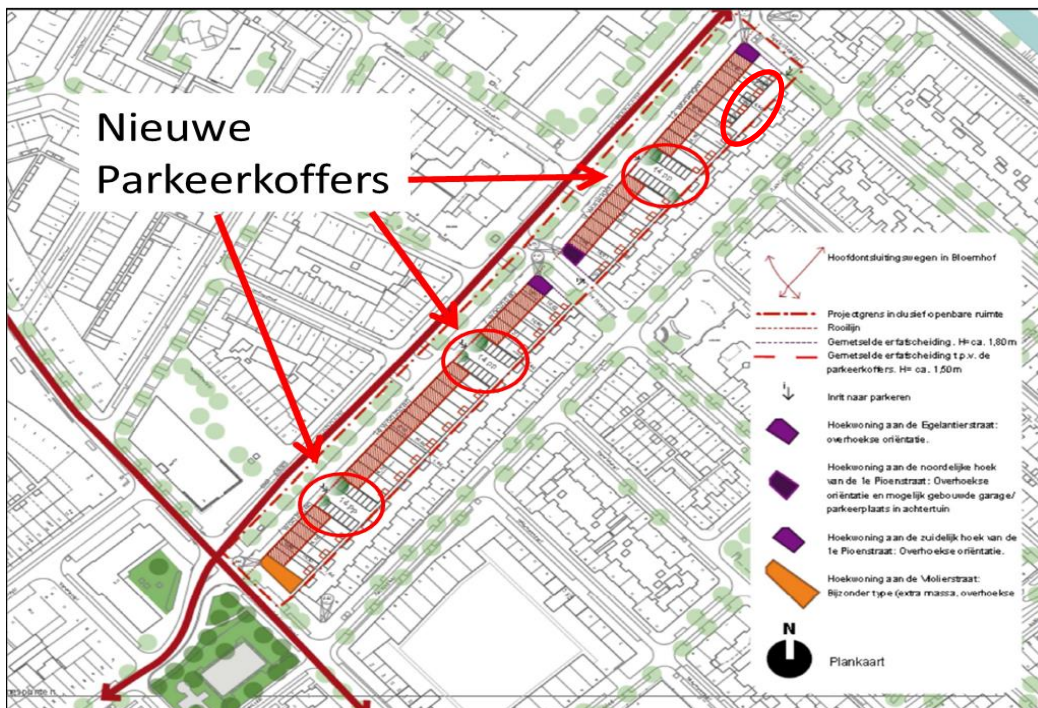
In de stad is er meestal de eis dat het parkeren op de kavel wordt opgelost. Dit betekent dat de parkeeroplossing onder, achter, in of voor de woningbouw binnen de kavel moet komen.

Bij een hoge parkeernorm is dit alleen op te lossen door parkeren op het binnenterrein met rondom alleen eengezinswoningen (anders past het niet) of door appartementengebouwen met parkeren in een garage eronder. De eerste is niet stedelijk, want van een vrij lage dichtheid en geen kwaliteit aan de achterkant. De tweede is duur en levert niet het woonmilieu waar de grootste vraag naar is. Dat is namelijk het woonblok met eengezinswoningen, beneden-bovenwoningen en appartementen door elkaar, met een rustige binnentuin aan de achterkant. Maar dat is ruimtelijk geen optie meer als voor elke woning plek moet komen voor 1,3 auto's. Financieel is de gebouwde parkeerplaats onaantrekkelijk. De kosten liggen tussen de 20.000 en 40.000 per parkeerplaats. Hierdoor worden woningen veel te duur voor de groep waar het meest voor gebouwd moet worden: de eenpersoonshuishoudens, een inkomenshuishoudens en immigranten.

Nog los van het feit dat steeds minder mensen een auto heeft, zoals we eerder al zagen. Bouwen van parkeerplaatsen is dan pure kapitaalvernietiging. Zie hoofdstuk 4

Voorbeeld:

Beneden-Bovenwoningen aan de Putsebocht, centrum Rotterdam kunnen na sloop niet meer teruggebouwd worden. De huidige bewoners hebben gemiddeld 0,6 auto's. Bij nieuwbouw hoort op deze plek midden in de stad volgens de gemeente een parkeernorm van 1 voor woningen tussen 80 en 110 m². Om deze 82 woningen terug te bouwen zouden 82 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Dat past niet. Daarom worden er minder woningen teruggebouwd en komen er parkeerkoffers op de plek waar vroeger woningen stonden. Dat is goedkoper dan een garage bouwen.



Hiermee wordt het stedelijk weefsel afgebroken en worden sub urbane elementen, zoals parkeerplaatsen en lange rijen van uitsluitend eengezinswoningen geïntroduceerd. Met een lagere parkeernorm aangevuld door deelauto's, fiets en het nabijgelegen OV, kan op deze plek een hogere dichtheid worden gecreëerd zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit van de leefomgeving.

3.4 Provincie: een krachtige stem voor het buitengebied

Bij de verkiezingen voor de Provinciale Staten weet men meestal niet waar men voor stemt. Wat voor beleid maakt een Provincie? Provincies geven een stem aan het buitengebied. Waar de stad en het dorp een koor aan omwonenden heeft om plannen kritisch te beoordelen en op te komen voor de laatste stukjes groen, heeft het buitengebied maar een beperkt aantal beschermers. En omdat dat koor in bestaand bebouwd gebied zo groot is wordt vaak gekozen voor de makkelijke oplossing en wordt in de weilanden gebouwd. Daar zijn procedures eenvoudiger en gaat ontwikkeling sneller en goedkoper. De provincie werpt zich op als beschermer van het buitengebied en draagt zorg voor de ruimtelijke kwaliteit in dat gebied.

Helaas zien de meeste provincies over het hoofd dat zij daarmee ook impliciet een belang hebben bij wat er gebeurt binnen bestaand bebouwd gebied. Zolang steden groeien zullen er woningen bij moeten komen en als die niet in de bestaand bebouwd gebied worden gerealiseerd zal uiteindelijk de druk te groot worden om toch maar in het weiland nieuwe wijken te gaan bouwen. Dit terwijl de vraag naar binnenstedelijke woonmilieus veel groter is. Daarmee is de dichtheid die op de resterende beschikbare binnenstedelijke plekken wordt gerealiseerd een Provinciaal belang. En die dichtheid wordt, zoals we zagen, het meest beïnvloed door de parkeernorm.

De provincie Zuid-Holland hecht waarde aan gezonde kernen, agglomeratiekracht, aantrekkelijke vestigingsklimaat, vergroten van het aanbod van stedelijke woonmilieus en levendige interactiemilieus. Allemaal begrippen die staan of vallen bij het creëren van voldoende dichtheid en aantrekkelijke stedelijkheid. Daarnaast heeft de provincie ook nog een toezichthoudersrol als het gaat om *betaalbare* woningen. Gebouwde parkeerplaatsen veroorzaken een grote onrendabele top en gaan ten koste van waar corporaties toe dienen: het realiseren van betaalbare woningen. Voor elke 4 gebouwde parkeerplaatsen had een corporatie een woning kunnen bouwen.

Als de provincie dit allemaal wil en het buitengebied wil beschermen dan zal zij ook iets van de geplande dichtheden en dus de parkeernormen in de stad moeten gaan vinden.

4. Onderzoek bij recent opgeleverde woningbouw: onbenutte parkeervoorzieningen

4.1 Onderzoek effect parkeernorm binnenstedelijke sociale woningbouw

In het kader van het MIRT-onderzoek Binnenstedelijk bouwen is een kleine inventarisatie gedaan onder 15 woningbouwcorporaties in Haaglanden. De uitgezette vragen luiden:

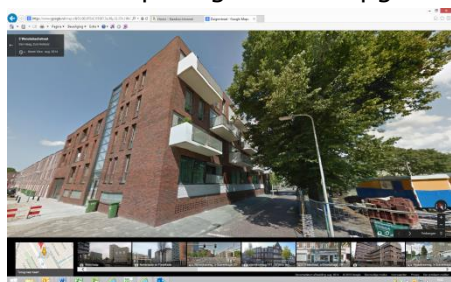
- Hoeveel leegstand aan parkeerplaatsen heb je in onlangs opgeleverde projecten (in garages of op maaiveld)
- Wat had je met dit geld en ruimte aan woningen kunnen realiseren?

Hieruit kwamen onderstaande cijfers.

	aantal appartementen	aantal parkeerplaatsen	P-bouwkosten	investering in Parkeren	leegstand	Desinve
Complex Zuigerstraat	26	35	€ 25.000	€ 875.000	25	
Complex Cabo Verde (De la Reyweg)	111	81	€ 20.000	€ 1.620.000	50	
Het Zamen Zamenhofstraat GIT terrein	132	58	€ 5.000	€ 290.000	50	
Waldorpstraat Den Haag	500	149	€ 5.000	€ 745.000	91	
Eden Rivierenbuurt Den Haag	54	42	€ 39.000	€ 1.638.000	25	
De Kroon Den Haag	125	75	€ 27.500	€ 2.062.500	72	
Maasstraat Den Haag	35	35	€ 8.300	€ 290.500	0	
totaal	983	475	€ 18.543	€ 8.807.857	313	

Meest opvallend is dat gemiddeld ca.62% niet door de bewoners wordt gebruikt. Het wordt wel eens doorverhuurd, maar dit is wel gebouwd met corporatiegeld, dat hier niet voor bedoeld is. Daarnaast zijn de verhuurprijzen ver boven de kosten van een straatparkeervergunning, die dan ook meestal wordt aangevraagd. Maar ook weer ver onder een rendabele huurprijs, waardoor de corporatie voor de kosten moet opdraaien, (of in een geval de gemeente zelf meebetaalt).

Er is een desinvestering gedaan van ruim 5 miljoen euro. Voor die 5 miljoen hadden 50 woningen gerealiseerd kunnen worden. Op de plek van 200 maaiveldparkeerplaatsen (1200m²) hadden ook nog woningen gebouwd kunnen worden. Op alle locaties is OV een uitstekend alternatief en voor de groepen waar veel voor gebouwd is, studenten en ouderen, zou een deelauto perfect kunnen werken en enorme kosten- en ruimtebesparing hebben opgeleverd.



Complex Zuigerstraat

- Project dat is opgeleverd medio 2014, bestaande uit 26 appartementen en 35 half verdiepte parkeerplaatsen.
- Huurprijs parkeerplaatsen ligt op € 64,- per maand (waardoor onrendabel). Van de 35 staan er 25 leeg, een leegstand van 71,4%.
- Bouwkosten circa 25.000,- inclusief BTW per parkeerplaats.

- Voor 25 leegstaande parkeerplaatsen hadden 6 woningen gebouwd kunnen worden.



Complex Cabo Verde (De la Reyweg)

- Project dat is opgeleverd in 2010, bestaande uit 111 woningen, 4 bedrijfsruimte en 81 hal verdiepte parkeerplaatsen.
- Parkeerplaatsen worden verhuurd voor € 45,- per maand (waardoor onrendabel). Van de 81 staan er 50 leeg. Een leegstand van 62%. Die leegstand is er al een paar jaar en het is niet aannemelijk dat die leegstand zal verminderen.
- Bouwkosten circa € 20.000,- inclusief BTW per parkeerplaats.
- Voor 50 leegstaande parkeerplaatsen hadden 10 woningen gebouwd kunnen worden.

Het Zamen Zamenhofstraat gebiedsontwikkeling GIT terrein



- Project dat is opgeleverd in 2013, bestaande uit 132 levensbestendige appartementen, bedrijfsruimten en 58 gereserveerde straatparkeerplaatsen.
- Parkeerplaatsen zijn gebonden aan de seniorenwoningen. Maximaal 10% wordt gebruikt.
- Mensen wonen over het algemeen niet graag aan een parkeerterrein. Dit wordt vaak als een onveilige en onaantrekkelijke omgeving ervaren.



Waldorpstraat 45, Laakhaven DUWO Den Haag

- maaiveld parkeren, huurprijs € 31 p.m. 149 plaatsen, 91 leeg
- Mensen wonen over het algemeen niet graag aan een parkeerterrein. Dit wordt vaak als een onveilige en onaantrekkelijke omgeving ervaren.

- Door een blinde plint van de Megastores aan de ene kant en het ontbreken van een straatwand aan de andere oogt de omgeving niet stedelijk. Taluds worden niet altijd gezien als een stedelijke kwaliteit.
- Aan de overkant staan 2000 parkeerplaatsen van de Mega Stores 's avonds en overdag (grotendeels) leeg. Met dubbel ruimte gebruik kunnen de parkeerplaatsen en taluds bebouwd worden en kan de Waldorpstraat een straatprofiel krijgen.



Eden Rivierenbuurt Den Haag

- 54 sociale huurwoningen garage met 42 volledig verdiepte parkeerplaatsen. Kosten circa 39.000,-/plaats ex BTW.
- Huurprijs parkeerplaatsen €59,-, terug keerders € 10,-
- 9 parkeerplaatsen niet verhuurd.. Hiervoor hadden 3 woningen kunnen worden gebouwd.
- 16 plaatsen zijn verhuurd aan een verzorgingstehuis, niet voor bewoners maar deze worden gebruikt door de verzorg(st)ers voor woon-werkverkeer. Op 8 minuten lopen van HS en CS en naast halte van lijn 17.



- De Kroon, Centrum. Complex bestaat uit 125 sociale huurwoningen en garage met 75 verdiepte plaatsen volledig als onderdeel van een grote garage met totaal 280 parkeerplaatsen. Kosten € 27.500,--/plaats ex BTW.
Op basis van abonnementen **3 verhuurd**. Garage is verkocht aan belegger. Die verhuurd aan ambtenaren van ministeries parkeerplekken die met geld voor sociale woningbouw zijn gebouwd. Terwijl ministeries mobiliteitsbeleid voeren, gericht op OV-gebruik en op ultieme OV-locaties zijn gehuisvest.

- Maasstraat Rivierenbuurt. Complex bestaat uit 35 woningen en 35 parkeerplaatsen op gesloten terrein. Kosten € 8.300,-- /plaats incl. aankleding binnenterrein.
De parkeerplaatsen zijn gekoppeld verhuurd aan de woningen in het complex. Hierdoor is er geen leegstand.
Huurprijs parkeerplaatsen start verhuur circa €37,-. Er is een mediationovereenkomst van kracht (Vaststellingsovereenkomst tussen Bewonerscommissie Maasstraat e.o. en Haag Wonen) - ten aanzien van parkeren:
Parkeerplaatsen gekoppeld aan de woning verhuren. De meeste parkeerplekken worden tot en met 2023 verhuurd voor € 10 per maand (prijspeil september 2013). Gederfde inkomsten worden gedeeld met gemeente. Maximaal 1 parkeerplaats per huishouden. Bij verhuizing of opgeven autobezit vervalt deze regeling. Dan wordt de nieuwe prijs vastgesteld op € 35 (prijspeil september 2013).



Duivenvoorde Leidschendam

- Geplande renovatie en toevoeging van 70 sociale senioren woningen door Stichting Duivenvoorde
- Verbetering uitbreiding medische voorzieningen voor de bewoners
- Verdichting en transformatie van goed OV-ontsloten (lijn 19/17) sub urbaan gebied
- Door nieuwe generieke parkeernorm (niet meer de 0,5 waar altijd mee werd gerekend) is na twee jaar rekenen en tekenen het project gestopt. Het project was door de generieke parkeernorm die de gemeente stelde niet haalbaar.

Tasmanstraat Den Haag

Aantal woningen: 26 woningen

Aantal parkeerplaatsen: NUL

Partners: Haagwonen/ gemeente Den Haag

Planning: opgeleverd 2014



Projectbeschrijving

Binnenstedelijke nieuwbouw ontwikkeling. De gemeente eiste van de corporatie dat er een ondergrondse parkeergarage zou worden gebouwd met voor elk appartement een plek. Een onredelijke eis voor een project dat zich richt op één- en

tweepersoonshuishoudens midden in de stad. Het project zou er diep-onrendabel van worden, helemaal omdat corporaties hun bewoners niet kunnen dwingen de plek af te nemen. Uiteindelijk mocht zonder parkeerplaatsen worden gebouwd mits bewoners met een auto een plek in de nabijgelegen halflege parkeergarage zouden huren en geen straatparkeervergunning zouden aanvragen. Uiteindelijk had geen van de bewoners een auto.

5. Positieve voorbeelden in Nederland

5.1 Flexibele parkeernormen in de praktijk

In de stad Utrecht wordt bij nieuwbouw gewerkt met flexibele parkeernormen (Nota Stallen en Parkeren). Inmiddels zijn enkele projecten opgeleverd en in voorbereiding waar deze mogelijkheid concreet is toegepast. Een ontwikkelaar die dit wil krijgt toestemming om minder parkeerplaatsen te realiseren dan de minimumnorm. In ruil daarvoor worden afspraken vastgelegd over een goed aanbod van voorzieningen voor o.a. fietsparkeren en autodelen.

In studentenflat 'Johanna' van de SSH zijn minder parkeerplaatsen aangelegd dan de minimum norm. De verhuurder heeft in samenwerking met een autodeelorganisatie (in dit geval MyWheels) vanaf de start deelauto's aangeboden en draagt hiervoor in de eerste jaren de aanloopkosten. Het project is uitstekend met OV en fiets bereikbaar, en in de praktijk blijken de deelauto's goed te worden gebruikt.

Ook in de nieuwbouwwijk 'Veemarkt' zijn vooraf afspraken vastgelegd over het aanbieden van deelauto's bij de oplevering van de wijk.

In Eindhoven (Strijp S), Rotterdam (Timmerhuis) en Haarlem (Stack) zijn eveneens projecten opgeleverd waar is gebouwd met een lagere parkeernorm, In alle gevallen was de doelgroep (deels) starters, de locatie nabij een treinstation. Ook werd in alle gevallen de deelauto al in de fase van de verkoop van woningen onder de aandacht van potentiële kopers gebracht.

6. Oplossingen: aanbevelingen voor passende slimmere parkeernormen

6.1 Zorg voor plekken waar het kan voor actuele en passende minimum of liever nog een maximum nieuwbouwparkenormen

Actualiseer als gemeente de minimum parkeernormen regelmatig, kijkend naar de reële ontwikkeling van het autobezit in de gemeenten. Nu zijn parkeernormen vaak gebaseerd op een verwachte jaarlijkse groei van het autobezit-per-inwoner. In de praktijk blijkt in veel gemeenten sprake van stagnatie groei of dalend autobezit. Vaak wordt gebruik gemaakt van de kencijfers van CROW, zonder deze lokaal goed te toetsen.

Zorg voor optimaal lokaal maatwerk, stem minimum parkeernormen af op de reële ontwikkeling van autobezit en mobiliteitswensen in een specifieke wijk. Zeker tussen wijken of tussen verschillende kernen in een randgemeente kunnen forse verschillen zitten in de ontwikkeling van het autobezit en autogebruik.

Geeft ontwikkelaars en corporaties de vrijheid om zelf te bepalen hoeveel woningen zij durven te verkopen of verhuren zonder parkeerplaats. Zorg er als gemeente alleen voor dat dit niet op de straat kan worden afgewenteld: maak het mogelijk om parkeervergunningen te weigeren en voer betaald parkeren in op locaties die zich daar voor lenen. Bied kopers de keuze tussen een goedkopere woning zonder parkeerplaats in een aantrekkelijkere omgeving en een duurder woning met gebouwde parkeerplaats in een auto-gedomineerde omgeving. Momenteel wordt uitsluitend het laatste aangeboden.

6.2 Durf te sturen: Breng parkeerbeleid en parkeernormen in lijn met ambities mobiliteitsbeleid

Als je als stad ambities hebt om autoverkeer te verminderen, en OV en fietsgebruik te stimuleren, dan moet dat zich ook vertalen in daarbij passend parkeerbeleid. Lager autobezit zorgt voor lager autogebruik, en ruim aanbod van parkeerruimte faciliteert juist autobezit. Durf schaarste aan parkeerruimte te creëren in gebieden waar je autogebruik wilt terugdringen, bijvoorbeeld in de nabijheid van hoogwaardige OV-knooppunten of nabij de (historische) binnenstad.

Gemeentelijke ambities op het gebied van duurzame mobiliteit, betaalbare woningbouw en aantrekkelijke ruimtelijke opzet van stedelijke wijken kunnen voor bepaalde gebieden worden bevorderd middels OV-georiënteerd ontwikkelen met bijpassende TOD-parkeernormen. Het CROW zou hieraan een goede bijdrage kunnen leveren door een TOD-norm in haar richtlijnen op te nemen en flankerende maatregelen te beschrijven. Mensen hebben veel over voor omgevingen die niet door de auto worden gedomineerd: de vooroorlogse leefomgevingen. Hiervoor zijn zij bereid hun auto weg te doen of jaren te wachten op een parkeervergunning.

Maak parkeernormen flexibel, aangevuld met heldere publiek-private afspraken met ontwikkelaars over bewonersvoorzieningen voor fietsen en autodelen.

Kijk breder naar de wijk en benut mogelijkheden voor meervoudig gebruik van parkeerruimte, bijvoorbeeld uitwisseling tussen parkeerruimte die vooral overdag op werkdagen wordt gebruikt en bewonersparkeren.

Uiteraard blijft ook de brede inzet van de gemeente op duurzame mobiliteit van belang: goede kwaliteit OV, continue verbetering van fietsinfrastructuur en voorzieningen fietsparkeren. De stedelijke omgeving moet uitnodigen tot het gewenste reisgedrag.

Provincies kunnen richting gemeenten een ondersteunende rol vervullen, door gezamenlijk met gemeenten na te denken over ambities rond stedelijke mobiliteit, woonmilieus en duurzaamheid.

Literatuur en Referenties

- CBS – Transport en mobiliteit - 2016
- Barend Jansen – Uitvraag corporaties in regio/provincie... - 2016
- Gemeente Utrecht – Nota Stallen en Parkeren – 2013
- Green Deal Autodelen: naar 100.000 deelauto's in 2018 – 2015
- PBL – Effecten van autodelen op mobiliteit en CO2-uitstoot – 2015
CROW – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie - 2012