



Visie Mitros op bebouwd parkeren

Felix Sevenheck en Jennifer Scholl
20 december 2018

Inhoud

- Mitros en bebouwd parkeren
- Sociale huurders en autobezit
- Vergelijking parkeernormen met andere steden
- Dilemma: hoe gaan we om met deelauto's?
- Enkele conclusies





Steden kampen met lege parkeergarages, en dat kost de overheid miljarden

HOME

Sybilla Claus – 2:00, 3 november 2018

De leegstand in parkeergarages in Nederland is enorm. “Gemiddeld is de bezettingsgraad zo’n 30 à 40 procent”, zegt Giuliano Mingardo, parkeerdeskundige van de Erasmus Universiteit Rotterdam. En dat jaagt gemeenten op kosten. Het probleem geldt voor de grote steden maar speelt elders nog sterker, van Deventer tot Veenendaal, Papendrecht en Wijchen.

In het verleden zijn veel parkeergarages te gemakkelijk gebouwd, concludeert Mingardo, die gemeenten adviseert over parkeerbeleid. “De consequentie is enorme leegstand.” Druk van de detailhandel en een autogericht denken over mobiliteit hebben hieraan bijgedragen. Een parkeerplaats in een ondergrondse garage kost al gauw 65.000 euro, met uitschieters naar 100.000 of meer, zoals bij het Rotterdamse Schouwburgplein.

“Weinig steden halen in dertig of veertig jaar de hoge bouwkosten eruit. De meeste parkeergarages zijn onrendabel”, aldus Mingardo.

Trouw, 5 november 2018

Mitros wil niet investeren in bebouwd parkeren

- Mitros focust zich op haar kerntaak: sociale huurwoningen.
- Parkeergarages zijn geen kerntaak van een woningcorporatie.
- We kampen met leegstand. Vooral in wijken waar gratis op straat mag worden geparkeerd heeft een (dure) parkeerplaats geen meerwaarde.
- Het bouwen van parkeerplaatsen is kostbaar. Het geld dat naar parkeerplaatsen gaat kunnen we niet steken in sociale huurwoningen.
- Het beheer van parkeergarages is arbeidsintensief. Tijd die we liever steken in onze huurders.
- We verwachten minder vraag naar parkeerplaatsen door ontwikkelingen als autodelen.





Is parkeren een DAEB-activiteit?

Antwoord van de Autoriteit Woningcorporaties oktober 2018

- “Mitros mag parkeerplaatsen ontwikkelen als “infrastructurele aanhorigheid” zolang er sprake is van een koppeling met sociale huur woningen (hetzij in de ontwikkelfase, hetzij in de verhuurfase).
- Als we bij voorbaat weten dat de parkeerplaatsen aan mensen buiten het complex worden verhuurd, dan moet de investering vanuit de niet-DAEB worden gedaan. Dit impliceert ook dat betreffende parkeerplaatsen in het niet-daebregime worden ondergebracht.”



Bebouwd parkeren hindert de nieuwbouw van sociale huur

- De stad groeit hard. We hebben een grote opgave om nieuwe sociale huurwoningen te bouwen.
- Het realiseren van een bebouwde parkeerplaats kost grofweg € 25.000 à 50.000 per woning. Dit drukt zwaar op de haalbaarheid van een project.
- De parkeernorm bepaalt én beperkt de hoeveelheid woningen die we kunnen bouwen.
- Omdat de parkeernorm bij kleine woningen veel lager is, worden we gestimuleerd om kleine woningen te ontwikkelen. Onze doelgroep is veel breder. Het gaat ten koste van de kwaliteit van nieuwe sociale huurwoningen en speelt niet in op de vraag van gezinnen en ouderen.

Leegstand bij parkeergarages Mitros

Alberdingk Thijmstraat (Dichtershof), Nieuw-Engeland

- 50 appartementen, gemiddeld 100 m2 gbo
- 50 ondergrondse parkeerplaatsen
- 31 staan leeg, zijn niet verhuurd
- niet verhuurde parkeerplaatsen worden regelmatig (illegaal) gebruikt.
- 1 persoon huurt 8 parkeerplaatsen voor stalling old-timers om leegstand tegen te gaan
- gem. huurprijs per verhuurde plaats: € 55 per maand
- betaald parkeren rayon B1.
- gebouwd in 2006



Leegstand bij parkeergarages Mitros

Minister Talmastraat (Groen Zuilen), Zuilen

- 75 woningen van gemiddeld 85 m2 gbo
- 47 halfverdiepte parkeerplaatsen
- 4 staan leeg, overige nog gekoppeld verhuurd, leegstand loopt op bij mutatie
- enkele plaatsen met korting als tweede parkeerplaats verhuurd
- niet verhuurde parkeerplaatsen worden regelmatig (illegaal) gebruikt
- gem. huurprijs per apart verhuurde plaats: € 25 per maand
- geen betaald parkeren in omgeving
- gebouwd in 2008



Leegstand bij parkeergarages Mitros

De Warande, Overvecht

- 124 woningen en bedrijfsruimten
- 79 zelfstandige appartementen van gemiddeld 70 m2 gbo en 45 onzelfstandige eenheden
- 104 ondergrondse parkeerplaatsen
- was gekoppeld verhuurd, leegstand loopt nu op
- 36 staan leeg, zijn niet verhuurd
- deel was aan Careyn verhuurd, contract echter opgezegd
- gem. huurprijs per verhuurde plaats: € 50 per maand
- geen betaald parkeren in omgeving
- gebouwd in 2013



Leegstand bij parkeergarages Mitros

Lomanlaan, Transwijk

- 123 woningen, waarvan 91 zelfstandig, gemiddeld 45 m2 gbo
- 69 parkeerplaatsen
- gebruik parkeergarage is gratis, desondanks staat circa 75% leeg
- geen betaald parkeren in omgeving
- gebouwd in 1967 en 1990



Autobezit voor heel Utrecht (ook koop)

- Verschil binnenstad en Leidsche Rijn zeer groot: 48% versus 89%
- Minder autobezit in wijken met hoge concentratie corporatiebezit

Wijk	Huishoudens met een of meerdere auto's
West	66%
Noordwest	68%
Overvecht	61%
Noordoost	69%
Oost	60%
Binnenstad	48%
Zuid	65%
Zuidwest	61%
Leidsche Rijn	89%



49% sociale huurders in gemeente Utrecht heeft geen auto



WINDT
vastgoedmarketingbureau

75

kenmerken huishoudens

alle indices tonen score populatie ten opzichte van Nederland

UTRECHT

GEM. SOC. HUURWONING

aantal

%

index

Autobezit

Bezit geen auto

Bezit 1 auto

Bezit 2 of meer auto's

Totaal

15.044

13.539

2.120

30.703

49

44

7

100

206*

80*

33*

Leaseauto

Leaseauto

1.455

5

63

Data PostNL, 2018, bewerking Bureau Windtsnelheid

- De stad heeft minste autobezit: 42% heeft geen auto (koop én huur)
- In de provincie heeft 18% geen auto

Hoe stedelijker hoe minder autobezit

 kenmerken huishoudens alle indices tonen score populatie ten opzichte van Nederland	UTRECHT GESTAPELD SOC. HUUR			UTRECHT CENTRUM			UTRECHT CENTRUM GESTAP. SOC. HUUR			UTRECHT BUITEN HET CENTRUM*			UTRECHT LEIDSE RIJN		
	aantal	%	index	aantal	%	index	aantal	%	index	aantal	%	index	aantal	%	index
Autobezit															
Bezit geen auto	5.041	50	212*	19.672	51	213*	278	55	233*	37.117	46	194*	5.322	18	76*
Bezit 1 auto	4.480	45	81*	15.575	40	73*	203	40	73*	36.286	45	82*	16.142	55	99
Bezit 2 of meer auto's	500	5	24*	3.659	9	44*	22	4	21*	6.954	9	41*	8.135	28	130*
Totaal	10.021	100		38.906	100		503	100		80.357	100		29.599	100	
Leaseauto															
Leaseauto	389	4	52	3.259	8	112	21	4	56	3.222	4	56	2.266	8	107

* SEMI URBAAN

Duidelijk verschil als je naar ligging en type bebouwing in de stad kijkt:

- Binnen de stad en in gestapelde woningen heeft 50% of meer géén auto
- Buiten de stad en in grondgebonden woningen heeft circa 20% geen auto

Utrecht gestapelde sociale bouw: 50% heeft géén auto

 WINDT WINDT kenmerken huishoudens	UTRECHT GESTAPELD SOC. HUUR			UTRECHT CENTRUM			UTRECHT CENTRUM GESTAP. SOC. HUUR			NIEUWEGEIN GEMEENTE			NIEUWEGEIN GEM. SOC. HUURWONING		
	aantal	%	index	aantal	%	index	aantal	%	index	aantal	%	index	aantal	%	index
Autobezit															
Bezit geen auto	5.041	50	212*	19.672	51	213*	278	55	233*	5.814	20	86*	2.178	34	141*
Bezit 1 auto	4.480	45	81*	15.575	40	73*	203	40	73*	16.828	59	107*	3.617	56	101
Bezit 2 of meer auto's	500	5	24*	3.659	9	44*	22	4	21*	5.845	21	97*	710	11	51*
Totaal	10.021	100		38.906	100		503	100		28.487	100		6.505	100	
Leaseauto															
Leaseauto	389	4	52	3.259	8	112	21	4	56	2.774	10	130	329	5	68

Data PostNL, 2018, bewerking Bureau Windsnelheid

In het centrum loopt dit op tot 55% zonder auto.

Autobezit sociale huur Leidse Rijn 72% in gestapelde bouw.



alle indices tonen score populatie ten opzichte van Nederland

Autobezit

Bezit geen auto
Bezit 1 auto
Bezit 2 of meer auto's

Totaal

Leaseauto

Leaseauto

Data PostNL, 2018, bewerking Bureau Windtsnelheid

UTRECHT		
LEIDSE RIJN GGB SOC. HUUR		
aantal	%	index

197	20	82*
615	61	110*
201	20	94
1.013	100	

UTRECHT		
LEIDSE RIJN GESTAPELD SOC. HR.		
aantal	%	index

112	28	117
214	53	97
78	19	91
404	100	

Landelijke parkeernorm voor sociale huur ligt hoger dan ervaringscijfers in Utrecht

- CROW kerncijfers (landelijk): 0,6 tot 0,8 voor sociale woningbouw, terwijl in de gemeente Utrecht er autobezit is van 0,51 onder sociale huurders. Bij appartementen in het centrum is het autobezit slechts 0,45. Een parkeernorm van 0,5 zou logischer zijn.



Parkeernormen in Utrecht (2013)

- Geen eigen parkeernorm voor sociale huur en doorgaans hoger
- Lagere parkeernorm bij
 - fietsparkeerplaatsen (-10%) en deelauto's (-20%).
 - beschikbare parkeerplaatsen op loopafstand
 - Beperkte mogelijkheden voor maatwerk en dubbelgebruik
- Verwachting versoepeling parkeernorm in voorjaar 2019

BIJLAGE B1: TABEL UTRECHTSE AUTO PARKEERNORMEN 2012

	functie	norm- grondslag	parkeernorm inclusief bezoekers										aandeel bezoek	
			A1 en A2		B1		B2		C1		C2			
			min	max	min	max	min	max	min	max	min	max		
wonen	woning boven 130 m² bvo	woning	0,98	1,50	1,11	1,50	1,30	1,50	1,50	1,75	1,70	2,00	0,3	1)
	woning 80 tot 130 m² bvo	woning	0,90	1,40	1,02	1,40	1,20	1,40	1,35	1,60	1,60	1,80	0,3	1)
	woning 55 tot 80 m² bvo	woning	0,83	1,20	0,94	1,20	1,10	1,20	1,20	1,40	1,30	1,50	0,25	1)
	woning tot 55 m² bvo	woning	0,38	0,80	0,43	0,80	0,50	0,80	0,60	0,80	0,60	0,80	0,2	1)
	geormerkte serviceflat/aanleunwoning	woning	0,15	0,60	0,17	0,60	0,20	0,60	0,20	0,60	0,80	1,30	0,2	2)
	geormerkte studentenhuurwoningen tot 45 m² bvo	woning	0,10	0,30	0,10	0,30	0,10	0,30	0,10	0,30	0,10	0,30	0,2	2) 3)

Parkeerrayons Utrecht



Vergelijking parkeernormen voor sociale huur bij andere gemeenten

- Amsterdam, Rotterdam en Den Haag hebben lagere parkeernormen voor sociale huur dan Utrecht
- Utrecht en Amersfoort vergelijkbare norm
- Nijmegen heeft hogere parkeernorm

Appartement 50-80 m ² sociale huur	Amsterdam (2017)	Rotterdam (2018)	Den Haag (2011)	Utrecht (2013)	Amersfoort (2014)	Nijmegen (2016)
Hoogstedelijk	Geen	0,4 - 0,6	0,5 - 0,7	0,83 _(A2)	0,8	1 - 1,15
Semi- stedelijk	Geen	0,5 - 0,8	0,7 – 1,0	0,9-1,1 _(B1 en B2)	1	1,3
Suburbaan	Geen	0,6 – 1,4	0,9 - 1,1	1,2 _(C1)	1,1	1,45
Bezoekers	Geen	Geen	Incl.	Incl.	Incl.	Incl.

Parkeernormen Amsterdam (2017)

- Geen minimum parkeernorm voor sociale- en middeldure huur op hoogstedelijke en semi-stedelijke locaties.
- Deelauto bij B-locatie (semi-stedelijk) vervangt vier parkeerplaatsen.
- Alle nieuwbouw wordt uitgesloten van parkeervergunningverlening (bewoners met een parkeergarage krijgen geen vergunning voor straat parkeren).

Beleidsregel 5: Bij het toetsen van nieuwbouwplannen wordt de onderstaande tabel gehanteerd.

Aantal geëiste en maximaal toegestane parkeerplaatsen per woning	A-locaties		B-locaties		C-locaties	
	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm
Vrije sector						
-Woningen tot 30 m ² bvo	geen	1	0,1 ⁸	1		
-Woningen tussen 30 m ² en 60 m ² bvo	geen	1	0,3	1	maatwerk	maatwerk
-Woningen boven de 60 m ² bvo	geen	1	0,6	1		
Sociale- en middeldure huur	geen	1	geen	1	maatwerk	maatwerk

Figuur 8: parkeernorm bij nieuwbouwwoningen per type woning, voor bewoners (exclusief bezoek). Bewoners worden uitgesloten van parkeervergunningverlening. Bvo = bruto vloeroppervlak.



Parkeernorm Rotterdam

- Autostad Rotterdam heeft lagere parkeernorm dan fietsstad Utrecht
- Uitgangspunt: verdichting en alternatieve mobiliteit
- Afwijking naar een norm van 0,6 mogelijk bij sociale huurwoning

Woonfunctie (m ² gbo)	Aantal autoparkeerplaatsen per woning 4		
	Zone A Hoogstedelijk gebied	Zone B Stadswijken	Zone C Overig
< 40 m ²	0,10	0,10	0,10
40-65 m ²	0,40	0,50	0,60
65 – 85 m ²	0,60	0,80	1,40
85 – 120 m ²	1,00	1,00	1,60
> 120 m ²	1,20	1,20	1,80



Uit parkeernota Rotterdam

“Evenwichtige verdeling financiële lasten.

Parkeernormen kunnen in stedelijk gebied leiden tot aanzienlijke investeringen (privaat en/of publiek), vooral als er gebouwde parkeervoorzieningen nodig zijn. Maar ook parkeervoorzieningen op maaiveld hebben financiële effecten, bijvoorbeeld op de grondexploitatie vanwege de invloed op de bebouwingsdichtheid. Daarnaast hebben parkeernormen van bouwprojecten effect op de parkeerexploitatie van zowel (openbare) garages in de nabijheid als ook op het straatparkeren. De totale financiële lasten (investeringen en maandlasten) dienen evenwichtig verdeeld te worden over gemeente, ontwikkelaars, toekomstige eigenaren, huurders en bezoekers.

Voorals bij sociale huurwoningen is dit een groeiend vraagstuk vanwege de DAEB-richtlijnen (diensten van algemeen economisch belang) van het rijk.”

Parkeernormen Den Haag (2011)

- Lagere parkeernorm dan in Utrecht
- Geen verschil tussen huur en koop
- Onderscheid tussen eengezinswoningen en appartementen
- Afhankelijk van afstand openbaar vervoer, afhankelijk van parkeermogelijkheden op straat en mogelijkheden dubbelgebruik

In onderstaande tabel zijn de normen voor wonen weergegeven.

	Centrum	Stad	Rand	Toevoegen tbv. bezoek
Eengezinswoningen				
<70m ²	0,4	0,6	0,8	0,3
70-100m ²	0,6	0,9	1,0	0,3
100-160m ²	0,9	1,1	1,3	0,3
>160m ²	1,1	1,3	1,5	0,3
Appartementen				
<70m ²	0,2	0,4	0,6	0,3
70-100m ²	0,4	0,7	0,8	0,3
100-160m ²	0,7	0,9	1,1	0,3
>160m ²	0,9	1,1	1,3	0,3
Zorg- en aanleunwoningen	0,3	0,3	0,3	0,0
Studenten eenheden	0,1	0,1	0,1	0,0

Parkeernorm Nijmegen (2016)

- Hogere parkeernorm dan in Utrecht
- Geen specifieke parkeernormen voor sociale huur
- Afwijking vanwege maatschappelijk belang? Dan storting in bereikbaarheidsfonds
- Geen opmerkingen over deelauto's
- Inclusief bezoekersparkeren (0,3)

WONINGEN	Bij de gemeente als geheel is dat 42% Best			Eenheid	Aandeel bezoekers
	Centrum	overloop gebied	bebouwd e kom		
woningen groot ≥ 135 m2 GO	1,40	1,60	1,85	per woning	0,3 pp
woningen midden 91 - 135 m2 GO	1,30	1,50	1,70	per woning	0,3 pp
woningen klein 50 - 90 m2 GO	n.v.t.	1,30	1,45	per woning	0,3 pp
woningen midden centrum 71-90 m2 GO	1,15	n.v.t.	n.v.t.	per woning	0,3 pp
woningen klein centrum 51-70 m2 GO	1,00	n.v.t.	n.v.t.	per woning	0,3 pp
woningen zeer klein ≤ 50 m2 GO	0,85	0,85	0,85	per woning	0,3 pp



Mag Mitros in deelauto's investeren?

Antwoord van de Autoriteit Woningcorporaties oktober 2018

- “Een bijdrage van Mitros aan een deelauto-exploitant is niet toegestaan. Mitros mag geen financiële bijdrage leveren aan een commerciële partij. Mitros is er om woningen te exploiteren en is er niet voor mobiliteit, het valt buiten het volkshuisvestelijke werkdomein.
- Een mogelijkheid voor deelauto's zouden kunnen zijn: verrekening in de grondprijs, de gemeente gaat een samenwerking aan met een deelauto-exploitant.

Wat valt op?

- Mitros wil niet investeren in bebouwde parkeerplaatsen. Ons maatschappelijk vermogen zetten we in voor sociale huurwoningen.
- parkeren én deelauto's zijn niet de kerntaak van een corporatie
- we zien veel leegstand in de (dure!) parkeergarages die we hebben gebouwd
- de helft van onze huurders heeft geen auto, zeker in appartementen
- de parkeernormen van de gemeente Utrecht varieert echter van 0,8 tot 1,2 per woning
- Utrecht heeft hoge parkeernormen als we het vergelijken met de andere grote steden.

