



Onderwerp Aanpassen parkeernormen voor woningen op basis van reëel autobezit in Haarlem	
Nummer	2018/747877
Portefeuillehouder	Roduner, F.J.
Programma/beleidsveld	4.1 Duurzame stedelijke ontwikkeling
Afdeling	BBOR
Auteur	Prins, J.
Telefoonnummer	023-5113345
Email	jprins@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>Haarlem groeit. Dat betekent dat er meer woningen bijkomen en ook: meer inwoners en dus meer vervoersbewegingen. Om de groeiende stad zowel bereikbaar als leefbaar te houden is een mobiliteitstransitie nodig. Dat wil zeggen dat de stad zo wordt ingericht dat het vanzelfsprekender is om met de fiets, het OV of te voet te gaan. En dat begint al bij de deur van de woning. Dit vraagt om aandacht voor alle aspecten die te maken hebben met parkeren bij bouwen. Om ervoor te zorgen dat er op dit vlak toekomstbestendig gebouwd kan worden, gaan we samen met partners in de stad werken aan een nota Bouwen en Parkeren. Hierin komen veel zaken aan de orde zoals onder andere de parkeervorm, ondergronds parkeren, de relatie met uitbreiding parkeerregulering, fietsparkeren, deelauto's, voorzieningen voor elektrische voertuigen en een grondslag voor een mobiliteitsfonds. Het vergt uiteraard enige tijd om dit proces zorgvuldig te belopen. Vooruitlopend op deze nota is het echter al wel mogelijk om een relatief eenvoudige eerste stap te zetten, waarmee direct de haalbaarheid van projecten wordt vergroot. Deze eerste stap betreft het actualiseren van de bestaande beleidsregels parkeernormen aan de hand van ervaringscijfers. Uit onze analyse blijkt dat de huidige reële behoefte aan parkeerplaatsen lager is dan de bestaande parkeernorm en dat het voor acht van de twaalf categorieën reëel is om deze parkeernorm te verlagen. Door de parkeernorm voor woningen per direct bij te stellen naar de reële behoefte wordt het versneld realiseren van woningen in Haarlem vergemakkelijkt conform onze afspraak uit het coalitieakkoord "Duurzaam Doen 2018-2022".</p>
Behandelaar voor commissie	<p>De commissie Ontwikkeling wordt verzocht advies te geven aan de raad over het voorstel van het college in paragraaf 2 en over de wijze van agendering van het raadsstuk in de raadsvergadering.</p> <p>Het stuk wordt geagendeerd in de commissie ontwikkeling, omdat het gaat om een van de toetsingskaders bij bouwontwikkelingen. Geadviseerd wordt om de commissie beheer ook uit te nodigen bij de behandeling van dit stuk, omdat het</p>

	<p>onderwerp een sterke relatie heeft met het dossier parkeren waarover de commissie beheer het woord voert.</p>
<p>Relevante eerdere besluiten</p>	<p>Beleidsregels Parkeernormen 2015 (B&W, 3 februari 2015, BBV nr. 2015/14806)</p> <p>Woonvisie Haarlem 2017-2021 Doorbouwen aan een (t)huis (raad, 16 maart 2017, BBV nr. 2017/47534)</p> <p>Opinionota Parkeren bij nieuwbouw (commissie ontwikkeling, 21 september 2017, BBV nr. 2017/272203)</p> <p>Raadsstuk verlagen parkeernorm voor de categorie sociale huurwoningen (raad, 25 januari 2018, BBV nr. 2017/486641)</p>
<p>Besluit College d.d. 18 december 2018</p>	<p>1. Het college stelt het voorstel aan de raad vast.</p> <p>de secretaris, de burgemeester,</p>
<p>Besluit Raad d.d. (wordt ingevuld door de griffie)</p>	<p>De raad der gemeente Haarlem,</p> <p>Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders,</p> <p>Besluit:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De parkeernormen voor de categorie woningen uit de Beleidsregels Parkeernormen (2015) als volgt aan te passen: <ol style="list-style-type: none"> a. Centrum gebied, midden: van 1,2 naar 0,9 b. Centrum gebied, goedkoop: van 1,2 naar 0,6 c. Centrum gebied, sociale huur: van 0,9 naar 0,6 d. Schil/overloop, midden: van 1,4 naar 1,3 e. Schil/overloop, goedkoop: van 1,2 naar 1,0 f. Rest bebouwde kom, midden: van 1,6 naar 1,5 g. Rest bebouwde kom, goedkoop: van 1,3 naar 0,8 h. Rest bebouwde kom, sociale huur: van 0,9 naar 0,8 <p>de griffier, de voorzitter,</p>



1. Inleiding

Haarlem groeit. Dat betekent dat er meer woningen bijkomen en ook: meer inwoners en dus meer vervoersbewegingen. Om de groeiende stad zowel bereikbaar als leefbaar te houden is een mobiliteitstransitie nodig. Dat wil zeggen dat de stad zo wordt ingericht dat het vanzelfsprekender is om met de fiets, het OV of te voet te gaan. En dat begint al bij de deur van de woning. Dit vraagt om aandacht voor alle aspecten die te maken hebben met parkeren bij bouwen. Om ervoor te zorgen dat er op dit vlak toekomstbestendig gebouwd kan worden, gaan we samen met partners in de stad werken aan een nota Bouwen en Parkeren. Hierin komen veel zaken aan de orde zoals onder andere de parkeervorm, ondergronds parkeren, de relatie met uitbreiding parkeerregulering, fietsparkeren, deelauto's, voorzieningen voor elektrische voertuigen en een grondslag voor een mobiliteitsfonds. Het vergt uiteraard enige tijd om dit proces zorgvuldig te belopen. Vooruitlopend op deze nota is het echter al wel mogelijk om een relatief eenvoudige eerste stap te zetten, waarmee direct de haalbaarheid van projecten wordt vergroot. Deze eerste stap betreft het actualiseren van de bestaande beleidsregels parkeernormen aan de hand van ervaringscijfers. Uit onze analyse blijkt dat de huidige reële behoefte aan parkeerplaatsen lager is dan de bestaande parkeernorm en dat het voor acht van de twaalf categorieën reëel is om deze parkeernorm te verlagen. Door de parkeernorm voor woningen per direct bij te stellen naar de reële behoefte wordt het versneld realiseren van woningen in Haarlem vergemakkelijkt conform onze afspraak uit het coalitieakkoord "Duurzaam Doen 2018-2022".

In het onderzoek 'Analyse naar autobezit in Haarlem 2018' (bijlage 1) is gekeken naar de bestaande gebiedsindeling en woningcategorieën van de beleidsregels parkeernormen. De Haarlemse beleidsregels parkeernormen kennen drie prijscategorieën: duur, midden en goedkoop. En daarnaast is er een onderscheid naar drie zones: centrum gebied, schil/overloopgebied en rest bebouwde kom. In januari 2018 is de categorie sociale huur toegevoegd zonder gebiedsindeling.

In het onderzoek 'Analyse naar het autobezit in Haarlem 2018' is het reële autobezit in Haarlem onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat autobezit in sommige gevallen lager is dan de huidige parkeernorm. Voor die categorieën wordt voorgesteld de norm te verlagen. In dit onderzoek is niet opnieuw de sociale woningvoorraad onderzocht, omdat in 2017 al onderzocht is. In januari 2018 is de parkeernorm voor sociale huur voor de hele stad verlaagd naar 0,9. Door nu de parkeernormen voor de goedkope woningen in de drie zones te verlagen ontstaat een vreemd beeld: de categorie goedkoop in de zones centrum en rest bebouwde kom zijn lager dan parkeernorm voor de categorie sociaal. Dit komt omdat niet alle goedkope woningen sociale huurwoningen zijn. Er zijn ook goedkope koopwoningen. In deze analyse is geen onderscheid gemaakt tussen huur en koop. Daarom stellen we voor om de parkeernorm van de categorie goedkoop uit de zones centrum en rest bebouwde kom over te nemen voor de categorie sociale huur. In de zone schil/overloopgebied leidt het autobezit in de categorie goedkoop (1,0) niet tot het verlagen van de norm voor sociaal (0,9) en daarom houden we de norm van 0,9 voor sociale huur in stand.

Gebiedsindeling, prijscategorie	Was	wordt	verschil
Centrum gebied, duur	1,2	1,2	0
Centrum gebied, midden	1,2	0,9	0,3
Centrum gebied, goedkoop	1,2	0,6	0,6
Centrum gebied, sociale huur	0,9	0,6	0,3
Schil/overloop, duur	1,5	1,5	0
Schil/overloop, midden	1,4	1,3	0,1
Schil/overloop, goedkoop	1,2	1	0,2
Schil/overloop, sociale huur	0,9	0,9	0
Rest bebouwde kom, duur	1,7	1,7	0
Rest bebouwde kom, midden	1,6	1,5	0,1
Rest bebouwde kom, goedkoop	1,3	0,8	0,5
Rest bebouwde kom, sociale huur	0,9	0,8	0,1

Uit de analyse blijkt dat het voor acht van de twaalf categorieën reëel is om de parkeernorm te verlagen, variërend van 0,1 tot en met 0,6. De parkeernormen voor de prijscategorie duur uit de Beleidsregels Parkeernormen (2015) blijven behouden (1,2, 1,5 en 1,7), omdat uit de analyse blijkt dat dit nog steeds aansluit bij de reële parkeerbehoefte.

2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

2. De raad besluit de parkeernormen voor de categorie woningen uit de Beleidsregels Parkeernormen (2015) als volgt aan te passen:
 - a. Centrum gebied, midden: van 1,2 naar 0,9
 - b. Centrum gebied, goedkoop: van 1,2 naar 0,6
 - c. Centrum gebied, sociale huur: van 0,9 naar 0,6
 - d. Schil/overloop, midden: van 1,4 naar 1,3
 - e. Schil/overloop, goedkoop: van 1,2 naar 1,0
 - f. Rest bebouwde kom, midden: van 1,6 naar 1,5
 - g. Rest bebouwde kom, goedkoop: van 1,3 naar 0,8
 - h. Rest bebouwde kom, sociale huur: van 0,9 naar 0,8

3. Beoogd resultaat

Een realistischer aantal parkeerplekken bij de bouw van nieuwe woningen en daarmee een efficiënter gebruik van de schaarse ruimte in de stad. Ruimte die, in plaats van als parkeerplek, benut kan worden voor andere doeleinden, zoals extra woningen of groen.



4. Argumenten

1. *Met een lagere parkeernorm wordt schaarse ruimte effectiever gebruikt conform de doelen in programma 4.1 van de programmabegroting*

Haarlem wil een hoogwaardiger stedelijke omgeving zodat de aantrekkelijkheid van Haarlem behouden blijft. Haarlem kent een hoge bebouwingsdichtheid en ruimte is schaars. Een parkeerplaats kost al snel 25 m², inclusief toenaderingsruimte. Het naar beneden bijstellen van de parkeernorm voor een woning met 0,1 parkeerplaats per woning bespaart al ruim 25.000 m² in Haarlem (10.000 woningen * 0,1 * 25). In sommige categorieën kan de parkeernorm zelfs nog verder naar beneden.

De schaarse ruimte in Haarlem kan op deze manier efficiënter worden gebruikt. Een deel van de ruimte die voorheen voor parkeervoorzieningen werd gereserveerd kan door de lagere parkeernorm worden aangewend voor andere programmadoelen. Bijvoorbeeld voor een groter aanbod van (sociale huur)woningen en/of voor ruimte voor groen, spelen of andere voorzieningen die bijdragen aan een hoogwaardige stedelijke omgeving.

2. *Het voorstel past binnen het ingezet beleid*

In de parkeervisie is vastgelegd dat parkeernormen bouwplannen niet onnodig mogen frustreren en moeten worden gebruikt zoals ze bedoeld zijn: niet als onwrikbare wet, maar als richtsnoer dat de basis is voor maatwerk. Een lagere parkeernorm die aansluit bij de parkeerbehoefte van het type woning past binnen dit beleid.

3. *Het voorstel past binnen de afspraken van het coalitieakkoord*

In het Onderhandelaarsakkoord 'Duurzaam doen' is afgesproken om een verlaging van de parkeernorm te onderzoeken. In de bijgevoegde analyse is het autobezit in Haarlem bekeken. In paragraaf 3.6 staan de conclusies van het autobezit in de zones van de beleidsregels parkeernormen (2015).

4. *De reële parkeerbehoefte van woningen blijkt in sommige gevallen lager dan de huidige parkeernorm*

In het onderzoek 'Analyse naar autobezit in Haarlem 2018' is onderzocht wat het autobezit in Haarlem is. Hieruit blijkt dat het autobezit aanleiding geeft om de parkeernorm bij de categorieën 'wonen midden' en 'wonen goedkoop' in de zones 'centrumgebied', 'schil/overloopgebied' en 'rest bebouwde kom' naar beneden aan te passen. Voor de categorie 'wonen duur' blijkt dat de huidige parkeernorm past bij de reële parkeerbehoefte.

5. *Een lagere parkeernorm draagt bij aan het versnellen van de productie van woningen*

Het verlagen van de parkeernormen op basis van reëel autobezit is een quick win en kan op zeer korte termijn al de haalbaarheid van projecten vergroten. Haarlem streeft naar het toevoegen van 10.000 woningen in 2025. Het verlagen van de parkeernorm draagt bij aan het versnellen van de

productie van woningen. Ontwikkelaars benoemen de kosten van de bouw van parkeervoorzieningen, waar geen vraag naar is, als knelpunt om tot een rendabel(er) bouwplan te komen. Door deze uiteindelijk niet aan te leggen wordt de onrendabele top verkleind. De middelen die zo worden bespaard kunnen anders worden aangewend, zoals ten gunste van duurzaamheidsambities, gebouwde parkeervoorziening of meer woningen.

6. *Maatwerk komt tegemoet aan wens ontwikkelaars*

Binnen het huidige beleid is maatwerk mogelijk. De ontwikkelaars maken hier vaak gebruik van. Het onderzoek geeft ook inzichten over de parkeerbehoefte in gereguleerd gebied, nabij openbaar vervoer en bij verschillende prijsklassen. Deze inzichten kunnen als bouwsteen gebruikt worden als gezocht wordt naar maatwerkoplossingen op een specifieke locatie. Dit komt tegemoet aan de wens van ontwikkelaars om meer duidelijkheid voor maatwerk in Haarlem te realiseren.

5. Risico's en kanttekeningen

1. *Een parkeernorm is slechts één aspect van parkeerbeleid*

Een lagere parkeernorm lost bestaande parkeerprobleem in wijken niet op, maar leidt ook niet tot extra parkeeroverlast in bestaande wijken. Het oplossen van een bestaand parkeerprobleem is niet de bedoeling van een parkeernorm. Het doel is uitsluitend om te voorzien in de reële behoefte van toekomstige bewoners. Dat wordt bereikt door de norm te baseren op de reële behoefte. Het verlagen van de parkeernorm leidt overigens nog niet tot de gewenste 'modal shift'¹. Daarvoor zijn nog andere maatregelen nodig, zoals beschreven in de Structuurvisie openbare ruimte.

Het verder verlagen van de parkeernorm buiten het gereguleerd gebied leidt naar verwachting tot parkeeroverlast. Een nog lagere parkeernorm kan alleen ingevoerd worden als ook een vorm van parkeerregulering ingevoerd wordt.

2. *Er is behoefte aan meer duidelijkheid voor het invullen van maatwerk*

Er is in de markt behoefte aan duidelijkheid bij het toetsen van een maatwerkoplossing voor het parkeervraagstuk. De analyse helpt gedeeltelijk bij het invullen van maatwerk, bijvoorbeeld door de inzichten over autobezit in Haarlem bij kleinere woningen of rondom openbaar vervoer. Er is op dit moment nog geen beleid over de parkeernormreductie van deelauto's of een grote fietsvoorziening. Deze voorzieningen zitten deels verdisconteerd in het reeds lagere autobezit onder jongeren of bij kleine woningen. Het is dus niet zomaar mogelijk de kortingen op de parkeernorm te stapelen. Hoe dit soort maatwerk getoetst wordt, wordt in een bredere context beschreven in de aanstaande nota bouwen en parkeren.

¹ In de structuurvisie openbare ruimte is door de raad vastgesteld dat we streven naar een reductie van 15% autoritten in het centrum en in het centraal stedelijk gebied en naar een reductie van 7,5% autoritten in het stedelijk gebied ten opzichte van de trend. Het is de ambitie om dit deel van de vervoersbewegingen niet meer in de auto, maar per openbaar vervoer of fiets te laten plaatsvinden. Dit noemen we een modal shift: een verandering van vervoerskeuze.



6. Uitvoering

Na vaststelling van dit raadsstuk in de raad worden de ontwikkelaars in lopende projecten geïnformeerd over het raadsbesluit. Het raadsbesluit gaat in voor lopende bouwprojecten waarvoor nog geen vergunning is afgegeven. Een lagere parkeernorm heeft een gunstig effect op de exploitatie van lopende bouwplannen. Wij verwachten dat deze beleidswijziging geen nadelige consequenties heeft voor bouwplannen waar reeds afspraken over gemaakt zijn.

Het voorliggende raadstuk om de parkeernorm te verlagen is een eerste stap om de beleidsregels voor parkeernormen te actualiseren in de nota bouwen en parkeren. De nota bouwen en parkeren zal bestaan uit twee delen: een visiedeel en beleidsregels. Het visiedeel is een bevoegdheid van de raad. Beleidsregels zijn een uitwerking en daarmee een bevoegdheid van het college.

In het visiedeel wordt integraal aandacht besteed aan de parkeervorm/ ondergronds parkeren, de relatie met uitbreiding parkeerregulering, fietsparkeren, deelauto's, voorzieningen elektrische voertuigen, actualisatie gebiedsindeling/zonering, duurzame indeling woningcategorie (bijvoorbeeld naar oppervlakte), visie op en kaders voor innovatieve concepten en experimenten, een grondslag voor een mobiliteitsfonds, etc.

Wij verwachten u eind 2019 een voorstel te kunnen voorleggen dat als basis dient om ook de andere beleidsregels rondom parkeernormen te actualiseren, zoals kaders voor maatwerk, deelauto's, principes voor gebouwd parkeren en fietsparkeernormen. Het is daarbij ons voornemen om ook aandacht te besteden onder welke voorwaarden, lagere parkeernormen mogelijk zijn. Tot die tijd kan het onderzoek gebruikt worden om maatwerk te verlenen in specifieke projecten.

De ontwikkelzones vragen al voordat er een vastgestelde nota bouwen en parkeren is om een visie op de mobiliteit voor de acht ontwikkelzones en hoe de mobiliteitsoplossing bijdraagt aan duurzame mobiliteit. Dit is dus eigenlijk ook een uitspraak vooruitlopend op de nota bouwen en parkeren. In de ontwikkelvisies worden bijvoorbeeld de kansen en risico's voor experimenten met parkeren en mobiliteit benoemd.

7. Bijlagen

1. Analyse naar autobezit in Haarlem 2018