



Bijlagen

Bijlagen bij de opinienota 'parkeren bij nieuwbouw'

Bijlage 1: Huidige beleidskaders voor parkeren bij nieuwbouw

Bijlage 2: Voorbeelden gebouwde parkeervoorzieningen in Haarlem

Bijlage 3: Financiële consequenties parkeren

Bijlage 4: Aanbevelingen versnellingsacties woningproductie en parkeren

Bijlage 5: Trends in autobezit en parkeernormen en voorbeelden in Nederland

Bijlage 1: Huidige beleidskaders voor parkeren bij nieuwbouw

Goede ruimtelijke kwaliteit door parkeren uit het zicht en op eigen terrein (waar)

Het uitgangspunt van de nota Ruimtelijke Kwaliteit is dat parkeren uit het zicht plaatsvindt.

Uitgangspunt van de parkeervisie is dat voorzien wordt in de behoefte aan parkeerruimte op eigen terrein. Deze uitgangspunten zorgen ervoor dat de ruimtelijke kwaliteit gewaarborgd wordt: geen extra blik op straat.

Beleidsregels parkeren

Om te voorkomen dat een bouwplan overlast op de omgeving veroorzaakt wordt ieder bouwplan onder andere getoetst parkeren en verkeersgeneratie. In het Ruimtelijk plan, Bestemmingplan en/of Projectbesluit wordt voor het onderdeel parkeren verwezen naar de Beleidsregels parkeernormen. Elke aanvraag omgevingsvergunning wordt hieraan getoetst. Hiermee voorkomen we als gemeente dat door een ontwikkeling parkeeroverlast op straat ontstaat.

Parkeervisie

In de raadsvergadering van 6 juni 2013 is de nota 'Vaststellen Parkeervisie' aan de orde geweest. De raad heeft de Parkeervisie geamendeerd (zie bijlage 1). Het amendement heeft betrekking op maatwerk buiten dat de binnenstad alleen mogelijk is bij hoge uitzondering en na consultatie van de raadscommissie beheer en ontwikkeling.

In de raadsvergadering van 15 december 2016 heeft de raad besloten 19 maatregelen te nemen om het parkeren te moderniseren. Op 19 juli 2017 vond een referendum plaats over het raadsbesluit 'Maatregelen moderniseren parkeren'. Het referendum is ongeldig door een opkomst van minder dan 30 procent. Daardoor 'herleeft' het besluit van 15 december 2016 en gaat het college alsnog over tot uitvoering. Dat betekent dat de 19 maatregelen om parkeren in Haarlem te moderniseren verder worden uitgewerkt. Tot de maatregelen behoren onder andere het goedkoper worden van de eerste vergunning, een verruimde mogelijkheid voor bewoners van de binnenstad om te parkeren in de parkeergarages, een nieuwe bezoekersregeling, betaald parkeren in de wijken rondom het centrum en betaald parkeren op zondag. De maatregelen worden gefaseerd ingevoerd.

Haarlem heeft geen parkeerbonds

Haarlem heeft geen parkeerbonds meer. Wanneer de beleidsregels parkeernormen worden geactualiseerd, kan opnieuw onderzocht worden onder welke voorwaarden een vorm van een vereveningsfonds wel bij kan dragen aan (al dan niet openbare) parkeeroplossingen in Haarlem. Voor een parkeerbonds in de vorm zoals Haarlem die had, is het een vereiste om een parkeervoorziening binnen een straal van 500 m rondom de nieuwbouw aan te leggen. Ervaring leert dat bewoners matig gebruik maken van parkeergelegenheid die op meer dan 500 meter gelegen is. In Haarlem is vaak niet de mogelijkheid om binnen een straal van 500 meter een parkeervoorziening te bouwen. Daarom is het parkeerbonds in het verleden opgeheven.

Moderniseren Parkeren

De raad heeft besloten de regels rond parkeren te moderniseren. Het besluit is opgeschort in verband met een verzoek tot een referendum dat ingediend is. Met de maatregelen van Moderniseren Parkeren heeft de gemeente een instrument om de parkeerdruk op straat in de bestaande woonwijken te verlagen. Onder voorwaarden maken de instrumenten het mogelijk om het gereguleerd gebied uit te breiden en om wachtlijsten in te voeren. Indirect dragen deze maatregelen ook bij aan parkeeroplossingen bij nieuwbouwontwikkelingen. De gemeente heeft onder voorwaarden de mogelijkheid om het gereguleerd gebied uit te breiden en om wachtlijsten in te voeren. Met dit soort maatregelen wordt het mogelijk om onder voorwaarde dat er voor die plekken afgezien wordt van een parkeerrecht een vrijstelling van de parkeernorm kan worden verleend zonder dat de parkeeroverlast in de buurt toeneemt.

Voorgenomen beleid : Structuurvisie openbare ruimte 2040

Het college heeft het concept-ontwerp structuurvisie openbare ruimte (SOR) vastgesteld. In de SOR kiest het college voor verblijfskwaliteit; voor meer ruimte voor groen en langzaam verkeer. Binnen het centraal stedelijk gebied komt er minder ruimte voor parkeren in de openbare ruimte, ten gunste van ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Voordat maatregelen kunnen worden uitgevoerd om het aantal auto's op straat te beperken, zijn eerst gedragen alternatieven (flankerende maatregelen) nodig, zoals bijvoorbeeld gedragsverandering, P+R's en het stimuleren van deelauto's. Deze maatregelen zullen na de SOR uitgewerkt worden door een programmteam. In de Sor komt ook een afwegingsmethodiek. Hierin wordt aandacht gegeven aan de belangen bewegende belangen (voetganger, fietser, ov en auto) en de belangen van stilstaande 'objecten' in de openbare ruimte, waaronder naast bomen, afvalcontainers en kabels en leidingen ook geparkeerde auto's. De SOR bevindt zich momenteel in de participatie-fase en zal daarna rond de zomer de inspraak-fase ingaan. Naar verwachting zal de raad in het najaar een besluit nemen over de structuurvisie openbare ruimte.

Bijlage 2: Voorbeelden gebouwde parkeervoorzieningen in Haarlem

Hieronder staat een aantal voorbeelden van gerealiseerde parkeervoorzieningen. Er zijn voorbeelden in het sociale en koopsegment, binnen en buiten het gereguleerd parkeren, gedeeltelijk of geheel verdiept. Sommige voorzieningen worden wel gebruikt, anderen niet. De verschillende voorbeelden laten zien welke aspecten een rol spelen bij het gebruik van een parkeervoorziening.

Delftwijk: wel bekostigd, niet in beheer

In het kader van de herstructurering Delftwijk, is het winkelcentrum Marsmanplein herontwikkeld. Er is een AH gevestigd en een nieuw openbaar plein aangelegd. Daarnaast zijn er drie grote nieuwbouw appartementcomplexen gerealiseerd (HBB / Leyten / Pré Wonen). Parkeren is ondergronds opgelost. Er zijn private parkeerplaatsen voor de appartementen en openbare parkeerplaatsen aangelegd. De aanleg van de openbare parkeerplaatsen was voor rekening van de gemeente. Omdat er geen gereguleerd parkeren is, zijn er weinig inkomsten. De beheerlasten van parkeergarages zijn fors. Om deze reden is de parkeergarage is geen eigendom van de gemeente.

Scheepmakerskwartier: gekoppeld aan woning en gelegen in gereguleerd gebied

In het Scheepmakerkwartier is een parkeergarage succesvol ontwikkeld. De woningen zijn snel verkocht, ondanks dat bewoners verplicht een parkeerplaats moesten afnemen. Op straat is de parkeerdruk hoog en daarnaast is er sprake van gereguleerd parkeren. Deze parkeergarage wordt goed gebruikt.

Slachthuisbuurt Zuidstrook: ongebruikte parkeergarage

In de Zuidstrook zijn bij de sociale woningen en koopappartementen halfverdiepte parkeerplaatsen gerealiseerd. De bewoners kunnen een parkeerplaats huren of kopen. Op straat is parkeren gratis. Daardoor maakt het merendeel van de bewoners geen gebruik van de parkeergarage maar gratis op straat staat.

Mariastichting: gratis op straat

Bij de ontwikkeling van de Mariastichting was niet opgenomen dat bewoners verplicht een parkeerplaats uit de parkeergarage moesten afnemen. In de straat is geen gereguleerd parkeren, één straat verderop wel. Hierdoor staan veel bewoners gratis op de straat waar geen gereguleerd parkeren is en hebben ze geen verplichte kosten voor een parkeerplaats in de garage.

Stack: mobiliteitsconcept met een lagere parkeernorm

Aan de rand van de stad, in een zone zonder gereguleerd parkeren, is complex ontwikkeld gericht op starters op de woningmarkt. De ontwikkelaar heeft een mobiliteitsconcept opgesteld, op basis waarvan de gemeente vrijstelling heeft kunnen verlenen op de parkeernorm. Naast een deel-autoconcept ligt deze ontwikkeling vlakbij het treinstation. Deze ontwikkeling trekt ook huurders/kopers aan die geen auto aanschaffen. Hierdoor ontstaat geen parkeeroverlast op straat. De parkeervoorziening is half verdiept gerealiseerd op eigen terrein en uit het zicht.

De Pionier: parkeerdruk zorgt er alsnog voor dat de parkeergarage gebruikt wordt

Op de Spaarndamseweg is bij de ontwikkeling van koopappartementen ook een gebouwde parkeervoorziening ontwikkeld. In eerste instantie werd deze garage slecht gebruikt. Mensen konden gratis op straat parkeren. Intussen staat de parkeergarage voor 90% vol. Dit komt doordat de parkeerdruk in de omgeving dusdanig is toegenomen, dat bewoners alsnog een plek in de garage willen. Bewoners waarderen het hebben van een gegarandeerde en droge parkeerplaats als het alternatief op straat onvoldoende kwaliteit heeft.

Nederlandlaan: ondergrondse parkeervoorziening in de Europawijk

Aan de Nederlandlaan is een ondergrondse parkeergarage door Elan Wonen gebouwd. Dit is mogelijk gemaakt met een financiële bijdrage van de gemeente Haarlem. De ruimte in de omgeving, in combinatie met niet-gereguleerd parkeren, zorgt ervoor dat bewoners liever gratis op straat staan. Zolang bewoners op straat ruimte ervaren die gebruikt kan

worden voor parkeerplaatsen, wordt matig gebruik gemaakt van de gebouwde parkeervoorziening op eigen terrein.

Voormalig MTS Verspronckweg: vertraging

Het voormalig MTS gebouw is voor de crisis verkocht aan een ontwikkelaar/corporatie om daar een gemengd programma te ontwikkelen. De locatie ligt op de grens van wel/geen gereguleerd parkeren. Op eigen terrein is geen ruimte om parkeerplaatsen te realiseren. Er is vertraging opgetreden omdat het in de crisis niet rendabel was om een ondergrondse parkeervoorziening te realiseren. In het huidige plan wordt een ondergrondse parkeervoorziening gerealiseerd waarbij het parkeren grotendeels op eigen terrein wordt opgelost. Het plan is rendabel waarbij de economische situatie voordelig werkt en er minder appartementen worden gerealiseerd dan in het oorspronkelijke plan.

Spaarnooig Damaststraat: gebouwde voorziening op maaiveld

In het project Spaarnooig Damaststraat heeft woningbouwcorporatie Elan Wonen een woningbouwproject ontwikkeld waarbij het parkeren in een gebouwde voorziening op maaiveld in het wooncomplex is opgevangen.

Bernhardlaan (flank en spits): halfverdiept in combinatie met straat parkeren

Bij de ontwikkeling langs de Bernhardlaan is een deel van de parkeerplaatsen op straat gerealiseerd en een deel is opgelost in een halfverdiepte parkeergarage. De locatie ligt in een zone waar parkeren niet gereguleerd is. Deze garage wordt goed gebruikt. Dit komt waarschijnlijk doordat de parkeerdruk in de omgeving hoog is. De halfverdiepte parkeergarage draagt hier bij aan de ruimtelijke kwaliteit. De eerste verdieping ligt boven het trottoir waardoor het uitzicht vanuit de woningen een stuk beter is.

Ripperda: een combinatie van bewoners en openbaar parkeren ondergronds

In het nieuwbouwproject Ripperda heeft de gemeente geïnvesteerd in een openbare parkeergarage in combinatie met een bewonersgarage. De bezettingsgraad van het openbare deel is achter gebleven bij de verwachting. Omdat de woningbouw gestagneerd is, zijn de voorfinancieringskosten voor de nog niet afgenomen bewonersplekken voor rekening van de gemeente gekomen.

Bijlage 3: Financiële consequenties parkeren

De kosten voor parkeerplaatsen worden residueel berekend

Bij de laatste herziening van de nota Grondprijzen zijn de voorwaarden die aan parkeren zijn gesteld gewijzigd. In de oude Nota Grondprijzen was een grondprijs voor ondergronds parkeren of gebouwd parkeren op maaiveld opgenomen. Deze regels vielen in een neergaande woningmarkt niet te handhaven en zijn aangepast in de nieuwe Nota Grondprijzen¹. In de nieuwe Nota Grondprijzen 2016-2017 (2016/234131) zijn niet langer richtprijzen opgenomen voor grondprijzen ten behoeve van parkeren. Omdat het uitgangspunt is dat parkeren op eigen terrein plaats vindt, conform de Nota Ruimtelijke Kwaliteit, betekent dit dat de grondwaarde voor parkeerplaatsen residueel bepaald wordt dan wel onderdeel uit maakt van de grondwaarde van de opstallen. Zie hieronder een indicatieve residuele berekening:

INDICATIEF		
Verkoopopbrengst ondergrondse pp in centrum	35.000	VON
	28.926	excl. btw
Bouwkosten incl. opslagen etc.	27.500	excl. btw
Residuele grondopbrengst	1.426	excl. btw
Verkoopopbrengst ondergrondse pp in Schalkwijk	17.500	VON
	14.463	excl. btw
Bouwkosten incl. opslagen etc.	27.500	excl. btw
Residuele grondopbrengst	-13.037	excl. btw

Gebouwde parkeerplaatsen worden eeuwigdurend gekoppeld aan een woning

Als de gemeente grond verkoopt waarbij contractueel ‘gebouwd parkeren’ (dus ondergronds, half verdiept of gebouwd parkeren op maaiveld) geëist wordt, dan worden daarbij voor zowel koop als (middeldure en dure) huurwoningen de volgende eisen opgenomen:

1. Bij koopwoningen: de parkeerplaats wordt eeuwigdurend gekoppeld aan een woning;
2. Bij huurwoningen: de verhuurder verplichten tot verhuur van een woning inclusief parkeerplaats.
3. E.e.a. op straffe van een boete bij het niet nakomen van deze contractuele verplichting.

Kanttekeningen hierbij zijn dat het toezicht hierop lastig is en dat een dergelijke verplichting niet mogelijk is bij woningen in de sociale huursector, omdat corporaties in de DAEB-categorie (Diensten van Algemeen Economisch Belang) alleen woningen verhuren en geen parkeerplaatsen.

Kosten voor parkeerplaatsen in openbare ruimte voor rekening ontwikkelaar

Wanneer parkeren niet op eigen terrein opgelost kan worden, wordt onderzocht of deze in de openbare ruimte kunnen worden gerealiseerd. Het uitgangspunt daarbij is om eventuele kosten voor aanpassing van het openbaar gebied, te verhalen op de ontwikkelaar.

Lagere koopsom leidt tot onrendabele top

Afhankelijk van de locatie, is de marktwaarde (de zogenaamde koopsom) van een parkeerplaats hoger/gelijk/lager dan de bouwkosten van een parkeerplaats. Indien de koopsom lager is dan de bouwkosten van een parkeerplaats, heeft de ontwikkelaar een zogenaamde ‘onrendabele top’. Dit heeft een negatieve invloed op de grondwaarde van het project. Zowel de gemeente als particuliere grondeigenaren ontvangen dan minder grondopbrengst bij ontwikkelingsplannen.

De bouwkosten van parkeervoorziening zijn duurder dan op maaiveld

De stichtingskosten voor een gebouwde parkeerplaats zijn hoger dan die voor een parkeerplaats op maaiveld. De stichtingskosten voor een parkeerplaats op maaiveld zijn opgebouwd uit de grondprijs en aanlegkosten. De bouwkosten van een geheel ondergrondse parkeerplaats zijn gemiddeld ca. €

¹ Richtprijs van 303,- per m2 grond per parkeerplaats op maaiveld bij sociale woningbouw. Richtprijs van € 17.512,- per parkeerplaats op maaiveld bij alle woningtypen (behoudens sociaal).

27.500,- tot € 32.500,- per parkeerplek, afhankelijk van de locatie, ondergrond, grondwaterstand, etc. De kosten van een half verdiepte parkeerplaats zijn gemiddeld € 16.000,- tot € 20.000,-.

De exploitatiekosten voor gebouwde voorzieningen zijn hoger dan voor parkeerplaatsen buiten.

De verkoopbaarheid van parkeerplaatsen staat onder druk in niet-gereguleerd gebied

De verkoopbaarheid van een (gebouwde) parkeerplaats is naast de prijs van een parkeerplaats ook afhankelijk van mogelijkheid van parkeren in de openbare ruimte.

Omdat het beleidsuitgangspunt is om parkeren op eigen terrein op te lossen, kan de gemeente ervoor kiezen om geen parkeerrechten uit te geven aan bewoners van nieuwbouw. In gebieden waar het parkeren wel gereguleerd is krijgen bewoners van nieuwbouwwoningen in die gevallen geen parkeerrecht in de openbare ruimte. In die gevallen blijkt (gebouwde) parkeerplaats vaker afgenomen worden. Het hebben van een eigen parkeerplaats wordt dan gezien als een ‘unique selling point’.

Uit ervaring blijkt dat parkeervoorzieningen waar bewoners extra voor moeten betalen, niet worden afgenomen in niet-gereguleerd gebied. Bewoners kiezen dan liever voor de gratis mogelijkheid om buiten op straat te parkeren. Dit betekent in de meeste gevallen een toename van de parkeerdruk in het omliggende gebied, omdat er geen openbare parkeerplaatsen worden toegevoegd.

De aanwezigheid van gratis beschikbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte vermindert de druk om gebouwde parkeervoorzieningen te gebruiken (en dus te bouwen). Dat geldt niet in gebieden waar het parkeren gereguleerd is, want daar kan besloten worden de bewoners van nieuwbouw geen parkeerrechten voor de openbare ruimte te geven.

Gebouwd parkeren bij sociale woningbouw financieel niet haalbaar

In de prestatieafspraken is door de corporaties specifiek aandacht gevraagd voor parkeren.

De corporaties hebben aangegeven dat ze zonder parkeerregulering lege parkeergarages bouwen en dus een onrendabele investering doen. Ze geven aan dat ze huurders niet kunnen (en willen) verplichten om een parkeerplaats te huren, gekoppeld aan de woning. Zij onderbouwen dit extra vanuit hun doelgroep. Bij passend toewijzen hoort passend bouwen en corporaties willen mensen met de kleinste inkomens niet verplichten om een dure parkeerplaats af te nemen.

De onrendabele top van gebouwde parkeervoorzieningen is daardoor zowel binnen de exploitatie- als de stichtingskosten van de categorie ‘sociale woningbouw’ niet op te brengen. Gebouwd parkeren, en zeker ondergronds parkeren, zonder aanvullende financiële middelen is voor de woningcorporaties voor de categorie sociale woningbouw financieel niet haalbaar.

Dus voor deze categorie moet goed nagedacht worden over het realiseren van parkeerplaatsen..

Bijlage 4: Aanbevelingen versnellingsacties woningproductie en parkeren

Fakton en Haarlem hebben in het samenwerkingsverband van de Metropoolregio Amsterdam een workshop georganiseerd over parkeren in de Haarlemse situatie en welke maatregelen genomen kunnen worden om de woningproductie te versnellen. Vanuit de praktijk in Haarlem en Amsterdam en door de woningcorporaties zijn aanbevelingen gedaan op onder andere parkeren bij sociale woningbouw, innovatie in mobiliteit, ondergronds parkeren en een parkeerfonds:

Versnellen bouw sociale huurwoningen:

1. Wanneer er alternatieven voor de huidige parkeernormering worden geboden wordt de aanvraag als uitzondering behandeld. Het vastleggen van slimme parkeeroplossingen in het beleid zodat het vast staat kan ervoor zorgen dat innovatie wordt gestimuleerd en dit soort trajecten geen vertraging oplopen.
2. De aanpassing van de parkeernormen van unit niveau naar m² niveau is de meest eenvoudige en duurzame oplossing voor de problemen van de herstructureringsopgave van de corporaties.
3. Een gezamenlijk onderzoek naar het autobezit van sociale huurders kan zowel de corporaties helpen met de grote onrendabele top als de gemeente door aanbod gericht te werk te kunnen gaan.

Innovatie in mobiliteit:

- Pilotprojecten aanwijzen waarbij een innovatieve oplossing wordt gecreëerd voor parkeren kan voor meer draagvlak zorgen bij zowel de Raad, ontwikkelaars en omwonende. Doel hiervan is om projecten sneller doorgaan te kunnen geven en daarmee versnelling mogelijk te maken.
- Onderzoek naar de mogelijkheid van (bezoekers)auto's buiten de stad en daarmee een versterking van het ov-netwerk realiseren.

Ondergronds parkeren

- Ondergronds parkeren dient per project bekeken te worden. Het is niet voor ieder project haalbaar.

Parkeerfonds

- Onderzoek naar het opnieuw opzetten van een parkeerfonds kan interessant zijn voor Haarlem gezien de huidige problematiek.

Bijlage 5: Trends in autobezit en parkeernormen en voorbeelden in Nederland

Meerdere vormen voor parkeren uit het zicht en op eigen terrein

Het bewaren van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de stad, maar zeker ook de wens om de schaarse ruimte in de stad intensief te gebruiken, vraagt om alternatieven voor maaiveld-parkeren. Vormen van gebouwd parkeren dragen bij aan het intensief gebruiken van de beperkte ruimte. Deze ruimte hebben we in Haarlem nodig als we kijken naar de woonvraag die op ons afkomt. Parkeren weren uit de openbare ruimte creëert meer plek voor ontmoeten, verblijven, fietsroutes en groen. Parkeren vindt in principe plaats op eigen terrein en uit het zicht. Dit sluit aan bij het gedachtengoed van de SOR.

Gebouwd parkeren is dus geen doel, maar een middel voor een goede ruimtelijke kwaliteit. Er zijn verschillende oplossingen om het parkeren uit het zicht te krijgen, zoals verdiept, half verdiept, privé, gestapeld, in de woning, etcetera. Een groot aantal mogelijkheden is weergegeven in het “Zakboek parkeren voor de woonomgeving”, een uitgave van de Branchevereniging Nederlandse Architectenbureaus.

Trend autobezit neemt af

Volgens de laatste CBS gegevens zijn in Nederland 7,2 miljoen personenauto's geregistreerd. Dat zijn omgerekend gemiddeld 93 auto's per 100 huishoudens. In dichtbevolkte (stedelijke) gebieden is het aantal auto's per huishouden lager dan in dunbevolkte gebieden. In de vier grote steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht ligt het gemiddelde lager; tussen de 40 en 50 auto's per 100 huishoudens.

In stedelijke gebieden is een fijnmaziger openbaar vervoer netwerk aanwezig dan in dunbevolkte gebieden. Dat verklaart deels het lager aantal personenauto's per 100 inwoners in de stedelijke gemeenten. Bovendien is het aandeel jongeren (18 tot 30 jaar) in stedelijke gebieden in het algemeen hoger en juist onder jongeren is het autobezit de afgelopen jaren gedaald. Het autobezit onder jongeren is het laagste, namelijk 290 per 1000 inwoners (landelijk).

Haarlem kent, net als bijvoorbeeld de gemeente Den Haag, ondanks het lagere gemiddelde auto's per huishouden toch een hoge autodichtheid. Hierdoor kunnen bewoners overlast ervaren: het onvoldoende aanwezig zijn van parkeerplaatsen, geparkeerde auto's op trottoirs of op gevaarlijke punten zoals op en nabij kruispunten.

De markt speelt in op alternatieve autoconcepten

De markt speelt met autodelingsconcepten in op de tendens van autobezit naar autogebruik. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft onderzocht welke factoren van invloed zijn op het afstand doen van (of: niet aanschaffen van een auto). Dat zijn bijvoorbeeld de afstand tussen huis en de dichtbijzijnde ov-halte, de beschikbare parkeerplaatsen, het wel of niet inwonen bij de ouders en een goede fietsinfrastructuur.

Verwachting ontwikkeling autobezit niet eenduidig

De verwachtingen over het autobezit in de toekomst zijn niet eenduidig. Enerzijds bestaat er de verwachting dat het autobezit in de komende jaren zal afnemen ook door innovatieve mobiliteitsconcepten bij woningbouw (woningen met autodelen). Anderzijds zou de introductie van goedkope elektrische auto's en slimme i-mobiliteit en autonome voertuigen kunnen leiden tot een groei van het autobezit. Maar tegelijkertijd ook tot een andere wijze van stallen van auto's, zoals meer aan de randen en minder voor de deur.

Flexibeler parkeernormen kunnen bijdragen aan terugdringen autobezit

Het huidige parkeerbeleid bij nieuwbouw is gericht op de aanbodzijde van parkeergelegenheid, uitgaande van gemiddeld autobezit in een sterk stedelijke omgeving. Als de trend doorzet dat de focus in een stedelijke omgeving verschuift van autobezit naar autogebruik, kan beleid ontwikkeld worden dat de vraagzijde naar parkeerruimte beïnvloedt. Aanbod bevordert autogebruik, terwijl we een ander

mobiliteitsgedrag willen bewerkstelligen. Vaker op de fiets of met OV, samen auto's delen. In dat licht zou je kunnen overwegen om soepeler om te gaan met parkeernormen voor auto's en een mobiliteitsplan te vragen waar de aanvrager ingaat op vervoersmanagement. Of je zou verplichtingen (normen) kunnen opleggen ten aanzien van fietsparkeergelegenheid.

Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH): parkeernormen onder voorwaarden verlagen

Ook in de MRDH is parkeren een van de knelpunten bij de woningbouwopgave. Daarom heeft de MRDH in 2017 een onderzoek laten uitvoeren door REBEL naar de effecten van parkeernormen op de versnellingsopgave. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat vijf van de acht onderzochte projecten door de parkeeropgave ernstig worden belemmerd in de financiële en fysieke haalbaarheid voor de bouwers en gemeente. REBEL adviseert mede daardoor de parkeernorm te verlagen, maar wel onder 3 randvoorwaarden:

Betaald parkeren in de directe omgeving is een voorwaarde om lagere parkeernormen voor nieuwbouw mogelijk te maken. Als er geen betaald parkeren is, kunnen mensen altijd wel ergens hun auto neer zetten, tenzij nergens straatparkeerplaatsen worden gerealiseerd en uitsluitend private parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

In gebieden met betaald parkeren dient het mogelijk te worden om bewoners parkeervergunningen te weigeren, zoals Amsterdam van plan is en Den Haag ook voor twee pilots gaat doen. Anders hebben de bewoners altijd recht op een straatparkeervergunning. Dan veroorzaakt een lagere parkeernorm in een plan een hogere parkeerdruk in de omgeving. Het ontzeggen van parkeervergunning moet aan de woning worden gekoppeld in de gemeentelijke administratie en in het koopcontract. En het dient duidelijk te worden gecommuniceerd naar kopers en omwonenden.

Alternatieven voor automobilititeit dienen aanwezig te zijn. Goede fiets, loop en OV voorzieningen eventueel aangevuld met deelauto's. Vooral voor stedelijke HOV-omgevingen kan een lagere minimum, of liever een maximum, parkeernorm goed werken. Een lage parkeernorm is alleen acceptabel voor mensen als zij daar nabijheid van werk, voorzieningen en verblijfskwaliteit voor terug krijgen.

Groningen: vrijstelling bij kleine ontwikkelingen en fietsparkeernormen

Groningen is in zekere zin met Haarlem te vergelijken: een levendige binnenstad, een schil daaromheen met gereguleerd parkeren en verder van het centrum wijken zonder gereguleerd parkeren. In de stad is het fietsgebruik hoog en is het autobezit relatief laag (vergeleken met Nederlandse gemiddelden). In Groningen is de initiatiefnemer zelf verantwoordelijk om de parkeerbehoefte op eigen terrein op te lossen. De parkeernormen zijn gebaseerd op landelijke parkeerkencijfers van het CROW, gegevens over autobezit en autogebruik in Groningen en afhankelijk van de locatie binnen de stad. In de binnenstad en schil rondom het centrum is gereguleerd parkeren. In die zones wordt daarom bij een kleine parkeerbehoefte vrijstelling verleend. In de binnenstad bij 10 of minder parkeerplaatsen en in de schil daaromheen bij 5 of minder parkeerplaatsen. Daarnaast zijn in de nota parkeernormen ook richtlijnen voor fietsparkeren opgenomen.

Amsterdam: geen minimale parkeernorm in gereguleerd gebied

Amsterdam is net als Haarlem zeer sterk stedelijk. Maar in Amsterdam is het autobezit veel lager dan gemiddeld in Nederland en daarnaast is in grote delen van de stad een vorm van gereguleerd parkeren. Tenslotte kan Amsterdam eenzijdig overgaan tot een vorm van parkeerregulering als de parkeerdruk tot boven de 90% stijgt.

Amsterdam heeft de parkeernormen gebaseerd op autobezit. Dat is erg laag in Amsterdam. Daarnaast wordt er een maximumparkeernorm ingevoerd van 1 parkeerplaats per woning. In Amsterdam zijn wachtlijsten in wijken met vergunningparkeren. Daardoor wijkt het autobezit in wijken zonder gereguleerd parkeren fors af van het autobezit in wijken met een vorm van parkeerregulering. Bij de norm wordt niet de prijs categorie, maar de grootte van een woning gebruikt bij het bepalen van de parkeernorm. De parkeerbehoefte moet op eigen terrein opgelost worden.

Er wordt bij nieuwbouw niet langer een parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers verleend. Hierdoor neemt het gemiddelde autobezit in Amsterdam steeds verder af. Bij sociale huurwoningen wordt helemaal geen minimumparkeernorm gesteld. In gebieden waar geen gereguleerd parkeren is wordt altijd maatwerk verleend en is geen norm vastgesteld.

Rotterdam: woningoppervlakte en innovatieve concepten vastleggen in beleid

Rotterdam heeft parkeernormen vastgesteld op basis van de locatie in de stad en op basis van de woningoppervlakte. Rotterdam heeft vastgelegd op basis waarvan vrijstelling kan worden verleend van de parkeernorm. Hierin zitten onder andere mobiliteitsmaatregelen, zoals ruimte voor fietsparkeren, commerciële deelauto's of het openbaar vervoer. Bij afwijken van de parkeernorm komen huidige en toekomstige gebruikers niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Ook op basis van bijzonder gemeentelijk belang kan worden afgeweken. Dat speelt bijvoorbeeld uit het oogpunt van economisch belang, milieu, hinder of woonomgeving.