



Haarlem

Gemeente Haarlem

Van onbetaalbare parkeerplek naar betaalbare woning

Een analyse naar de parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen



Inhoudsopgave

Samenvatting	2
1 Inleiding	4
2 Onderzoeksopzet	5
2.1 Werkwijze en uitgangspunten	5
2.2 Definities	8
2.3 Beleidskader	11
3 Bevindingen.....	14
3.1 Parkeerbehoefte op basis van gehele sociale woningvoorraad	14
3.2 Parkeerbehoefte na passend toewijzen	14
3.3 Effect parkeerregulering	15
3.4 Effect nabijheid openbaar vervoer	16
4 Conclusies en aanbevelingen.....	18
Bijlage I: motie Van onbetaalbare parkeerplek	21

Samenvatting

De Haarlemse parkeernormen zijn volledig gebaseerd op de kencijfers van het CROW. Uit jurisprudentie blijkt dat wanneer parkeernorm (sterk) afwijken van de parkeerencijfers van het CROW hiervoor een stevige onderbouwing nodig is. Voorliggende analyse draagt bij aan deze argumentatie. Bij de vaststelling van de Woonvisie Haarlem 2017-2021 Doorbouwen aan een (t)huis (raad, 16 maart 2017, BBV nr. 2017/47534) heeft de gemeenteraad de motie '[Van onbetaalbare parkeerplek naar betaalbare woning](#)' aangenomen. De raad vraagt via de motie aan het college om de reële parkeerbehoefte bij een sociale huurwoning in beeld te brengen en op basis daarvan aanbevelingen te doen over het al dan niet aanpassen van de parkeernorm voor deze functie.

Om inzicht in de parkeerbehoefte te geven worden in deze notitie de volgende vragen beantwoord:

1. Wat is de [reële parkeerbehoefte](#) van een sociale huurwoning (per huurprijsegment) over de gehele sociale huurvoorraad?
2. Is er verschil in parkeerbehoefte vóór en ná invoering van het [passend toewijzen](#)?
3. Is er verschil in parkeerbehoefte als de sociale huurwoning in een gebied ligt waar een parkeerregulering van toepassing is?
4. Is er een verschil in parkeerbehoefte als de sociale huurwoning nabij openbaar vervoer is gelegen?

Methode en proces

Elan Wonen, Pré Wonen en Ymere hebben gegevens aangeleverd van al de sociale huurwoningen woningen die zij in Haarlem bezitten inclusief gegevens over de locatie van de woning, de huidige huurprijs en sinds wanneer het verhuurd wordt. Van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) zijn gegevens ontvangen van alle geregistreerde motorvoertuigen op adres. De volledige woningvoorraad van de corporaties is gekoppeld aan de in Haarlem geregistreerde [motorvoertuigen](#). Dit levert data op over het daadwerkelijke autobezit van sociale huurwoningen van corporaties.

Afbakening en uitgangspunten

- De analyse geeft geen inzicht in de parkeerdruk.
- Er is geen rekening gehouden met trends in autogebruik en autobezit. Er is alleen rekening gehouden met het actuele autobezit.
- De analyse geeft geen inzicht in de parkeerbehoefte van bezoek. Voor bezoekersparkeren is het kengetal van de CROW het uitgangspunt.
- Corporaties hanteren geen van allen een zgn. 'twee-huren' beleid voor het passend toewijzen. De huurprijzen die in de analyse zijn gebruik worden bij mutatie dan ook niet aangepast op basis van huishoudinkomen.

Conclusies en aandachtspunten voor vervolg

Het combineren van de data geeft beter inzicht in de huidige parkeerbehoefte. De analyse leidt tot de volgende conclusies en aandachtspunten voor vervolg waar onder een evt. keuze om de beleidsregels parkeernormen aan te passen:

- Op basis van het reële autobezit blijkt dat de parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen lager is dan de Haarlemse parkeernorm. De parkeernorm voor sociale huurwoningen kan op basis van de inzichten in deze analyse naar 0,9 bijgesteld worden, zonder dat dit naar verwachting zal leiden tot parkeeroverlast in de buurt. Deze norm is gebaseerd op het gemiddeld autobezit over de gehele sociale huurwoningvoorraad.
- Op basis van de beschikbare informatie lijkt het er erop dat hoe hoger de huurprijs van de sociale huurwoning hoe hoger de parkeerbehoefte. De cijfers lijken erop te duiden dat de parkeerbehoefte sinds het passend toewijzen significant lager zijn dan daarvoor. Het passend toewijzen is echter pas sinds begin 2016 wettelijk verplicht. Geadviseerd wordt deze analyse iedere drie jaar uit te voeren, zodat een eventuele trend in beeld gebracht kan worden.
- Een belangrijk aandachtspunt bij het vaststellen van lagere parkeernormen is het verkoop- en liberalisatiebeleid in de toekomst. Corporaties kunnen – hoewel de intenties anders zijn - hun woningvoorraad in de toekomst verkopen, waardoor de corporatiewoning beschikbaar komt voor een andere doelgroep met mogelijk een ander autobezit. Overwogen kan worden om een parkeernorm uit te werken naar woningkenmerken zoals oppervlakte, aantal kamers (doet een uitspraak over de doelgroep) in plaats van prijscategorie.
- De cijfers duiden erop dat de aanwezigheid van een vorm van parkeerregulering leidt tot een lager autobezit en dus tot een lagere parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen.
- Hoewel er geen eenduidige uitspraken mogelijk zijn over de parkeerbehoefte rondom ov-knooppunten, kan een aanbod gestuurd parkeerbeleid wel bijdragen aan een lager autobezit. Echter, het verlagen van parkeernormen rondom ov-knooppunten zonder flankerende maatregelen, zoals het invoeren van parkeerregulering, zal (gezien de reële parkeerbehoefte) leiden tot parkeeroverlast in de omgeving.
- Tot slot is het belangrijk dat de parkeerplaatsen in principe altijd op eigen terrein gerealiseerd worden en toekomstige huurders niet altijd het recht hebben op een parkeerrecht in de openbare ruimte. Hiervoor is een contractuele verankering in het huurcontract noodzakelijk. Dit voorkomt parkeeroverlast voor de toekomst. Bij eventuele uitbreiding van zones met gereguleerd parkeren kan in die gevallen niet alsnog discussie ontstaan over parkeerrechten.

1 Inleiding

De corporaties benoemen de kosten van de bouw van parkeervoorzieningen als knelpunt om tot een rendabel bouwplan te komen. Zij vermoeden dat de doelgroep die zij huisvesten een andere parkeerbehoefte kent dan de huidige Haarlemse parkeernorm voorschrijft. Zij hebben dit als zodanig als inspraakreactie op de Woonvisie aangegeven. Bij de vaststelling van de Woonvisie Haarlem 2017-2021 Doorbouwen aan een (t)huis (raad, 16 maart 2017, BBV nr. 2017/47534) heeft de gemeenteraad de motie '[Van onbetaalbare parkeerplek naar betaalbare woning](#)' aangenomen. De raad vraagt via de motie aan het college om de reële parkeerbehoefte bij een sociale huurwoning in beeld te brengen en op basis daarvan een aanbevelingen te doen over het al dan niet aanpassen van de parkeernorm voor deze functie. Via voorliggend notitie wordt uitvoering gegeven aan deze motie. Deze notitie kan in de toekomst gebruikt worden als één van de bouwstenen voor nieuwe beleidskeuzen bij de actualisatie van de beleidsregels parkeernormen.

Doel en onderzoeksvragen

Het doel van deze notitie is het in beeld brengen van de reële parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen als input voor toekomstige beleidskeuzen op het gebied van parkeernormen. Voor deze analyse wordt verondersteld dat er factoren zijn die mogelijk significant van invloed zijn op de uitkomsten:

- Sinds 1 januari 2016 moeten corporaties het overgrote deel van hun vrijkomende woningen [passend toewijzen](#). De doelgroep van nieuwe woningen kenmerkt zich door een lager huishoudinkomen. Binnen de sociale huur zijn 3 huurcategorieën afgestemd op de doelgroep;
- Waar het straatparkeren is gereguleerd zijn kosten verbonden aan een parkeervergunning. Autobezit is voor de doelgroep met een lager huishoudinkomen daardoor nog duurder dan in zones waar zonder vergunning op straat kan worden geparkeerd;
- Een veronderstelling is dat de nabijheid van openbaar vervoer leidt tot lager autobezit. Mogelijk speelt de nabijheid van openbaar vervoer (ook) een rol bij autobezit bij sociale huurwoningen.

Om inzicht in de parkeerbehoefte te geven worden in deze notitie de volgende vragen beantwoord:

1. Wat is de [reële parkeerbehoefte](#) van een sociale huurwoning (per huurprijssegment) over de gehele sociale huurvoorraad?
2. Is er verschil in parkeerbehoefte vóór en ná invoering van het [passend toewijzen](#)?
3. Is er verschil in parkeerbehoefte als de sociale huurwoning in een gebied ligt waar een [parkeerregulering](#) van toepassing is?
4. Is er een verschil in parkeerbehoefte als de sociale huurwoning nabij openbaar vervoer is gelegen?

Leeswijzer

Het rapport is als volgt opgebouwd: In de inleiding van deze rapportage wordt aanleiding en doel van de analyse kort toegelicht. In **hoofdstuk 2** is de onderzoekszet, de afbakening en de definities van de analyse gegeven. In dit hoofdstuk is ook het beleidskader opgenomen waaronder de geldende Haarlemse parkeernorm en de onderliggende parkeerkencijfers van het CROW. In **hoofdstuk 3** treft u een kwantitatieve en kwalitatieve analyse over de parkeerbehoefte van de sociale woningvoorraad in Haarlem. **Hoofdstuk 4** geeft uiteindelijk aanbevelingen voor het vervolgproces. In **bijlage I** is de motie opgenomen die heeft geleid tot voorliggende analyse. Tot slot bevat de digitale versie van dit document **hyperlinks**.

2 Onderzoeksopzet

2.1 Werkwijze en uitgangspunten

De Haarlemse sociale voorraad bestaat uit woningen welke door corporaties en private partijen tot de liberalisatiegrens worden verhuurd. Corporaties en private partijen bedienen feitelijk een andere doelgroep. Om toegang te hebben tot een sociale huurwoning van een corporatie geldt een maximum inkomensgrens. Private verhuurders die in hetzelfde prijssegment actief zijn stellen meestal juist een minimum inkomensgrens: vaak dat de maandhuur maximaal 25% van het maandinkomen mag bedragen. Omdat corporaties en private partijen in de praktijk dus een andere doelgroep bedienen is deze analyse gericht op de parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen verhuurd door corporaties en zijn door private partijen verhuurde woningen buiten beschouwing gelaten.

Het aantal sociaal verhuurde corporatiewoningen bedraagt 21.750 per 1/1/2016 (bron [Woonvisie](#)). Ongeveer 750 sociale huurwoningen die worden verhuurd door DUWO, Mooiland, Woonzorg Nederland en Rosehaghe zijn buiten beschouwing gelaten voor deze analyse¹. Met name Woonzorg en DUWO bedienen specifieke doelgroepen met een afwijkend autogebruik en zijn daarmee niet zonder meer representatief voor de meest voorkomende vorm van sociale huur.

Elan wonen, Pré Wonen en Ymere hebben gegevens aangeleverd van hun 22.137² woningen in Haarlem inclusief de gegevens over de locatie van de woning en huidige huurprijs. Dit zijn alle door de drie corporaties verhuurde woningen, inclusief studenten- en zorgwoningen en woningen in de vrije sector. In de aanlevering zijn de verhuurprijzen opgenomen waardoor het niet DAEB-deel uit de data gefilterd is. Het navolgende is relevant over de gebruikte data van de woningvoorraad:

- Van 206 van de door de corporaties aangeleverde objecten³ zijn de gegevens buiten beschouwing gelaten. Van deze 'objecten' hebben de corporaties aangegeven dat dit geen woningen betrof, maar bijvoorbeeld een garagebox. Ook zijn enkele objecten buiten beschouwing gelaten omdat niet bekend was waar de woning gelegen is. Hierdoor konden deze objecten niet betrokken worden bij analyses naar bijvoorbeeld parkeerregulering of ov-knooppunten. Hierdoor komt het totaal uit op 21.931 woningen;
- Van 632 van deze 21.931 aangeleverde woningen is niet door de corporaties opgegeven in welke huurklasse ze zijn worden verhuurd. Deze woningen zijn daarom niet meegenomen in de analyse. Hierdoor komt het totaal uit op 21.299 woningen;
- 1.338 van deze 21.299 corporatiewoningen zijn ingedeeld in de huurklasse boven de liberalisatiegrens van €710,68. Omdat deze niet tot de sociale huur behoort, zijn ook deze woningen niet meegenomen in de analyse. Hierdoor komt het totaal uit op 19.961 woningen;

¹ Woonzorg Nederland (357 woningen en 422 plaatsen in verzorgings- of verpleeghuizen), DUWO (210 (studenten) woningen), Rosehaghe (136 woningen) Mooiland (69 woningen) en Vestia (2).

² Inclusief onzelfstandige studentenwoningen van Ymere (ca. 370) en niet DEAB bezit.

³ Alle objecten in Haarlem krijgen een BAG registratie (Basisadministratie Gegevens). Woningen worden op dezelfde manier geregistreerd als bijvoorbeeld garageboxen.

- Voor het analyseren van de reële parkeerbehoefte bij sociale woningen is uiteindelijk gebruik gemaakt van 19.961 woningen in bezit van Elan Wonen, Ymere en Pré Wonen. De drie genoemde corporaties bezitten meer dan 90%⁴ deel van de sociale huurvoorraad verhuurd door een corporatie;
- 2.001 Woningen worden verhuurd sinds 1 januari 2016, met de regels voor passend toewijzen. Van deze 2.001 woningen zijn 1.780 woningen verhuurd in een huurklasse tot de liberalisatiegrens.

Van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW)⁵ zijn gegevens ontvangen van alle geregistreerde motorvoertuigen op adres. Daaruit zijn alleen personenauto's en busjes meegenomen in dit onderzoek. Andere vervoermiddelen zoals motoren, trikes, vrachtwagens, aanhangwagens zijn buiten beschouwing gelaten omdat deze doorgaans geen parkeerplaats innemen of in aantal zo weinig voorkomen dat ze geen invloed hebben op de onderzoeksresultaten.

Tot slot is de woningvoorraad van de corporaties gekoppeld aan de bij de RDW geregistreerde auto's en busjes.

Om het autobezit rondom openbaar vervoer knooppunten in beeld te brengen is gekeken naar het aantal woningen binnen een bepaalde straal rondom HOV-haltes, sprinter- en IC-stations. Rondom HOV-haltes is een loopafstand van 800 meter aanvaardbaar. Voor een sprinter-station 1.200 meter en voor een IC-station 1.500 meter. Vervolgens is gekeken naar het autobezit van de woningen binnen deze straal. Het kan voorkomen dat een woning dichtbij meerdere HOV- of treinstations ligt.

Betrouwbaarheid

In dit onderzoek is een gebruikelijke foutmarge van 5% gehanteerd. Er is gebruik gemaakt van 19.961 woningen in bezit van corporaties en 100% van het autobezit. Voor een representatieve steekproef met een betrouwbaarheid van:

- 99% zijn daarvoor 215 eenheden nodig;
- 95% zijn 125 eenheden nodig;
- 90% zijn 88 eenheden nodig.

Voorliggend onderzoek betreft een momentopname: het laat het autobezit van huurders van een corporatiewoning op een bepaald moment zien. Het kan zijn dat de behoefte om een auto te hebben in de toekomst verandert. In dit onderzoek is geen rekening gehouden met dergelijke trends. Aangenomen wordt dat er sprake is van constante woon- en gebruikspatronen: bewoners die nu in een woning wonen hebben nu en in de toekomst dezelfde behoeften. In dit geval: dezelfde parkeerbehoefte.

⁴ Uit Woonvisie: 21.750 sociale huurwoningen.

⁵ Er is een verschil van drie maanden in de peildata van de bronbestanden. De peildatum van de RDW is maart 2017 en die van de drie corporaties is juni 2017. Omdat het in dit onderzoek gaat over ruim 19.000 woningen, zal hierdoor geen significant verschil ontstaan zijn.

Afbakening

- Dit onderzoek doet een uitspraak over de parkeerbehoefte van een specifieke doelgroep: bewoners van sociale huurwoningen. Het onderzoek zegt niets over de parkeerdruk in die wijken. Met een parkeernorm die aansluit bij de reële parkeerbehoefte wordt beoogd dat de parkeerdruk in die wijken niet verslechtert (of verbetert).
- Er is geen onderzoek gedaan naar de behoefte van bezoekersparkeren. Bij het actualiseren van de parkeernorm zou ook hier naar gekeken moeten worden.
- De oppervlakten van woningen en geschiktheid voor verschillende huishoudsamenstellingen zijn niet meegenomen in het onderzoek, omdat deze niet bekend zijn. Het betreft hier een onderzoek naar huurprijs op basis van huishoudinkomen. Met het passend toewijzen sturen gemeenten en corporaties via het woonruimteverdeelsysteem op het kwalitatief passend toewijzen van woningen naar huishoudsamenstelling.
Bij een andere manier van toewijzen kan een andere parkeerbehoefte blijken. Corporaties hanteren echter geen van allen een zgn. 'twee-huren' beleid voor het passend toewijzen. De huurprijzen die in de analyse zijn gebruikt worden bij mutatie niet aangepast op basis van huishoudinkomen.
- Er is geen rekening gehouden met trends in autogebruik en autobezit. Er is alleen rekening gehouden met het actuele autobezit.

Disclaimer

De cijfers zoals opgenomen in de getoonde tabellen en grafieken zijn geen eigendom van de gemeente Haarlem. Vanwege privacy van huurders is door de corporaties **geen** toestemming verleend om een meer gedetailleerde tabellen in de analyse op te nemen.

2.2 Definities

Voor deze analyse zijn de volgende definities gebruikt:

Aftoppingsgrens	Binnen de sociale huurwoningen is voor deze analyse onderscheid gemaakt in drie huurprijssegmenten: • tot de 1^e (of lage) aftoppingsgrens; • tussen 1^e en 2^e (of hoge) aftoppingsgrens; • van 2e aftoppingsgrens tot de liberalisatiegrens. De aftoppingsgrenzen worden bepaald op basis van huishoudsamenstelling. De aftoppingsgrens bedraagt in 2017 voor een- en tweepersoonshuishoudens € 592,55- (1e aftoppingsgrens) voor drie- en meerpersoonshuishoudens € 635,05- (2e aftoppingsgrens). De liberalisatiegrens ligt op € 710,68- (peildatum 1/8/2017). Voor jongeren onder 23 jaar mag de maandhuur in 2017 maximaal 414,02 euro zijn om huurtoeslag te kunnen krijgen. Deze grens (kwaliteitskortingsgrens) is in deze analyse niet meegenomen.
Autobezit	De RDW⁶ registreert alle voertuigen. In de RDW-gegevens zijn alleen voertuigen opgenomen die persoonlijk geregistreerd zijn. Ook bedrijvenauto's kunnen persoonlijk geregistreerd staan. Maar daarnaast zijn er ook voertuigen die op de zaak geregistreerd worden, zoals leaseauto's en bestelbusjes. Omdat deze wel bij de woning geparkeerd worden is een aanname gedaan deze toe te voegen aan het wagenpark in Haarlem⁷. Een algemene aanname voor leaseauto's en voertuigen van de werkgever is 7,5%-10% van het RDW-autobezit. Omdat het hier om de sociale huurcategorie gaat, is in dit onderzoek rekening gehouden met 5%.
DAEB - activiteit	Woningcorporaties moeten zich volgens de Woningwet 2015 concentreren op het bouwen, verhuren en beheren van sociale huurwoningen en enkele andere maatschappelijke taken. De Woningwet 2015 noemt dit: diensten van algemeen economisch belang (daeb).
Huurtoeslaggrens	Het gaat om huishoudens met een inkomen tot aan de maximuminkomsgrenzen voor de huurtoeslag (in 2017: €22.200 voor eenpersoons huishoudens, €30.150 voor meerpersoonshuishoudens beneden de AOW-leeftijd; en €30.175 voor meerpersoonshuishoudens boven de AOW-leeftijd).
Inkomensgrens woningtoewijzing	Vrijkomende sociale huurwoningen moeten voor het overgrote deel worden toegewezen aan huishoudens met een laag inkomen. Minimaal 90% van de

⁶ De Rijksdienst voor Wegverkeer registreert in Nederland alle gemotoriseerde voertuigen en rijbewijzen in Nederland. In dit onderzoek zijn de autobezit gegevens van maart 2017 gebruikt.

⁷ Amsterdam rekent met 7,5%, Delft met 8% en Den Haag met 10%

	DAEB-verhuureenheden wordt verhuurd op basis van het huishoudinkomen of aan zorgbehoevenden, studenten of statushouders. Tot en met 2020 geldt de inkomensgrens van € 35.739 (prijsspeil 2016) voor minimaal 80% van de verhuureenheden dat op basis van de inkomensgrens moet worden verhuurd. Na 2020 wordt dit percentage verhoogd tot ten minste 90% van de sociale woningvoorraad. Een uitgebreide uitleg staat weergegeven op www.woningwet2015.nl
Liberalisatiegrens	De liberalisatiegrens ligt op € 710,68 (peildatum 1/8/2017). Woningen die tot en met dit bedrag worden verhuurd worden aangemerkt als sociale huurwoning behoren tot de gereguleerde woningvoorraad. Voor deze analyse betreft het uitsluitend de woningen verhuurd door een woningcorporatie.
Ov-knooppunt	Een openbaar vervoer-knooppunt (ov-knooppunt) is een NS-station of een HOV-halte. Voor het ov-knooppuntenbeleid zoals de provincie Noord-Holland dit voor staat gaat het alleen om NS-stations. In Haarlem hebben ook HOV-haltes de potentie om een ov-knooppunt te zijn. Hierbij speelt niet alleen de aanwezigheid van openbaar vervoer een rol. Ook de aantrekkelijkheid van de omgeving door bijvoorbeeld de aanwezigheid van winkels en voldoende fietsparkeerplaatsen is daarbij belangrijk.
Parkeerbehoefte bezoekers	De parkeernorm is inclusief een aandeel voor bezoekersparkeren. Om die parkeernormen goed te kunnen vergelijken is in deze rapportage ook opgehoogd met een aandeel voor bezoekersparkeren. De kengetallen van het CROW⁸ voor bezoekersparkeren staan in deze rapportage niet ter discussie. Daarom wordt het CROW-kengetal van 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoek ook hier aangehouden. Samen met de parkeerbehoefte voor bewoners vormt dit de parkeernorm.
Parkeernorm	De parkeernorm is een getal per functie dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen er gerealiseerd moeten worden bij bouwontwikkelingen. Er zijn parkeernormen voor woningen, maar ook voor bijvoorbeeld voorzieningen, scholen en kantoren. In deze rapportage is alleen gekeken naar de parkeernorm voor sociale huurwoningen (huur goedkoop). De parkeernorm is een optelsom van de parkeerbehoefte voor bewoners en bezoekers. Op basis van de parkeernorm wordt per ontwikkeling uitgerekend hoeveel parkeerplaatsen er aangelegd moeten worden (= parkeereis). De parkeernorm zegt niets over de vorm of locatie van de parkeerplaats.
Parkeerregulering	In Haarlem zijn drie zones waar het parkeren op straat gereguleerd is. In de binnenstad is zone B, in de schil er omheen is zone C en in het winkelgebied

⁸ Het CROW is een kennisplatform voor onder andere verkeer, mobiliteit en parkeren. De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Die naam dekte de lading niet meer toen de organisatie steeds meer een kennisplatform werd. Daarom is CROW niet langer een afkorting, maar een eigennaam. Zie ook www.crow.nl

van Schalkwijk is zone S. In zone S zijn geen huurwoningen. Hierdoor valt zone S buiten deze analyse. In zone B mogen bewoners maximaal 1 parkeervergunning per woonadres. In zone C waren op 1 juli 2017 meerdere parkeervergunningen per adres mogelijk tegen betaling. Buiten het gereguleerd parkeren is het gratis om de auto op straat te parkeren.

Passend toewijzen⁹

Sinds 1 januari 2016 moet men zich bij de woningtoewijzing houden aan de regels van het zogenoemde 'passend toewijzen'. Aan 95% van de huishoudens met een inkomen dat recht geeft op huurtoeslag moet een woning worden toegewezen met een huurprijs beneden de aftoppingsgrenzen. De overheid wil hiermee voorkomen dat huishoudens met de laagste inkomens (primaire doelgroep) in te dure woningen terecht komen (woningen boven de aftoppingsgrenzen). De wijze waarop corporaties passend toewijzen kan enigszins verschillen. Onderstaande afbeelding geeft aan hoe Pré Wonen toewijst.

Passend toewijzen Pré Wonen		Huurprijs (prijspeil 2016)		
Verzamelinkomen (prijspeil 2016) exclusief kinderen	Huishouden inclusief kinderen	<= € 586,68	€ 586,69 - € 628,76	€ 628,77 - € 710,68
< € 22.100		✓	✗	✗
€ 22.101 - € 30.000 *		✓	✗	✗
€ 30.001 - € 35.739 **		✓	✓	✓

* Vanaf de ADW-leeftijd geldt de grens van € 30.000 i.p.v. € 30.000

** In Zuid-Kennemerland kan de bovengrens per woning worden verhoogd naar € 39.874. In IJmond kunnen huishoudens met een inkomen lager dan € 39.874 reageren op alle huurwoningen met een huurprijs tot € 710,68

Voor dit onderzoek is van belang dat geen van de corporaties een 'twee-huren' beleid hanteert. Dat wil zeggen dat de huurprijsklasse van een woning vast staat (en niet varieert op basis van huishoudinkomen)

Reële parkeerbehoefte

Het aantal parkeerplaatsen dat nodig is om alle auto's te kunnen stallen. Dit bestaat uit een optelsom van het gemiddelde autobezit, het gemiddelde gebruik van zakelijke auto's per huishouden, bezoekersparkeren en eventueel de verwachte autonome groei van het autobezit.

Sociale huurwoning

woningen met een maximale huurprijs van € 710,68 per maand (liberalisatiegrens, prijspeil 2017). Voor deze analyse betreft het uitsluitend de

⁹ Bron: www.woningwet2015.nl/kennisbank . Zie ook [Schematische weergave wettelijk kader woningtoewijzingen](#) [link]

woningen verhuurd door een woningcorporatie. De verdeling van woonruimte verloopt via de regels voor Passend toewijzen (zie definitie). Een sociale huurwoning is bereikbaar voor gezamenlijke huishoudinkomens van maximaal € 38.950¹⁰. De toewijzing van woonruimte verloopt via de regels voor Passend toewijzen (zie definitie).

2.3 Beleidskader

Deze rapportage betreft een analyse naar de actuele parkeerbehoefte bij sociale woningen. Het achterliggende doel is om te onderzoeken of de actuele parkeerbehoefte aanleiding geeft tot het wijzigen van het beleid ten aanzien van parkeernormen bij nieuwbouw.

Relevante beleidskaders rondom dit onderwerp zijn de beleidsregels parkeernormen en volkshuisvestelijk beleid. Hieronder een korte toelichting op de actuele gemeentelijke beleidskaders.

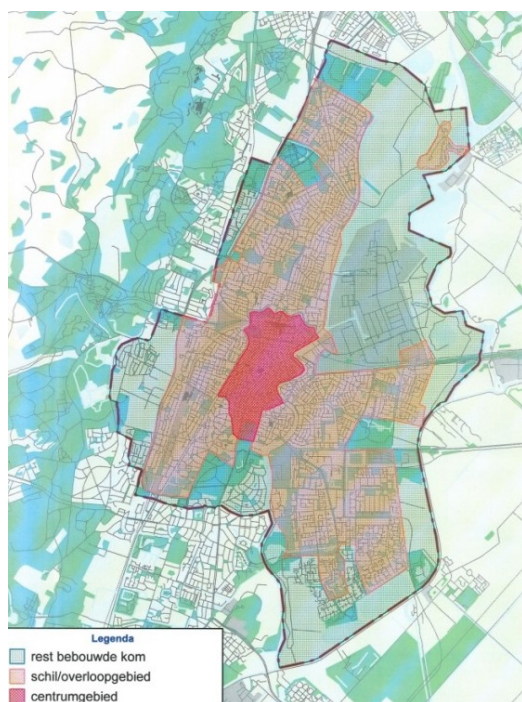
Parkeernorm voor sociale huurwoningen in Haarlem

In 2007 zijn de beleidsregels parkeernormen in de bouwverordening opgenomen. Sinds 2015 zijn dezelfde normen – vanwege een wijziging in de Woningwet - geregeld in de “beleidsregels parkeernormen”. Hierin staan de parkeernormen voor verschillende functies en onder welke voorwaarden een omgevingsvergunning kan worden verleend met een lagere parkeereis. De Haarlemse parkeernormen zijn gebaseerd op kencijfers van het CROW. Dit is inclusief auto's op naam van een ander (auto of busje van de werkgever) en de parkeergelegenheid voor bezoekers. Haarlem is gelegen in het zogenaamde 'zeer stedelijk gebied'. Binnen Haarlem zijn drie zones onderscheiden: centrum, schil en rest bebouwde kom. De huidige parkeernormen voor sociale huurwoningen in Haarlem zijn:

Zone/gebied	Kencijfer CROW (zeer sterk stedelijk)	Haarlemse parkeernorm
Centrum:	tussen 1,1 en 1,9	1,2
Schil:	tussen 1,2 en 2,0	1,2
Rest bebouwde kom	tussen 1,3 en 2,1	1,3

Tabel 1 Parkeerkencijfers CROW en Haarlemse parkeernormen sociale huurwoningen

¹⁰ Link: [Schematische weergave wettelijk kader woningtoewijzingen](#)



Figuur 1 Gebiedszonering parkeernormen Haarlem

Volkshuisvestelijk beleid: Woonvisie en prestatieafspraken

Haarlem is in alle opzichten een populaire woonstad en wil dat blijven. Een goede woning en een aantrekkelijke omgeving zijn daarvoor belangrijke voorwaarden. Door deze populariteit is het echter niet gemakkelijk om in Haarlem een passende woning te vinden. Daarom wordt in beleid en uitvoering ingezet op doorbouwen. Dat doen we samen met de regio. In het woningbouwprogramma is aangegeven dat Haarlem tot en met 2025, via nieuwbouw, transformatie en woningsplitsing, 7.500 woningen aan haar woningvoorraad willen toevoegen.

De ambitie van het gemeentelijke volkshuisvestelijke beleid is om de sociale huurvoorraad verhuurd door corporaties, via uitbreiding van de sociale huurvoorraad, terug te brengen naar het niveau van 2013. Om dat te bereiken zijn in het woningbouwprogramma 1.900 sociale huurwoningen opgenomen. Dat is inclusief compensatie van sloopplannen/herstructureringen die al bekend zijn. Het toevoegen van extra sociale huurwoningen draagt bij aan het terugdringen van de wachttijd voor een sociale huurwoning. Voor het realiseren van deze sociale huurwoningen hebben we een nadrukkelijke rol weggelegd voor de Haarlemse partners waar onder de corporaties Ymere, Pré Wonen en Elan Wonen. In de Woonvisie zijn verder ambities opgenomen ten aanzien van de verdeling van de sociale huurvoorraad over de stad, kwaliteit (waaronder duurzaamheid) en betaalbaarheid en van woningen. Ten aanzien van dat laatste is met de corporaties afgesproken om 70% van de vrijkomende huurwoningen toe te wijzen aan huishoudens die in aanmerking komen voor huurtoeslag. Dat zijn woningen onder de aftoppingsgrenzen.

De corporaties geven, via hun jaarlijkse bod en de daarop volgende prestatieafspraken, aan wat zij vanuit volkshuisvestelijk perspectief gezien redelijkerwijs bij kunnen dragen aan bovengenoemde ambities. Prestatieafspraken zijn wederkerig. De corporaties hebben in de prestatieafspraken 2017 aangegeven dat 'parkeernorm' en 'parkeervorm' (gebouwd of niet) van wezenlijke invloed zijn op de stichtingskosten van een project. De aanwezigheid van gereguleerd straatparkeren speelt daarbij een belangrijke rol, omdat meer

maatwerk mogelijk is in gebieden waar parkeren gereguleerd is. Besparingen kunnen er toe leiden dat de investeringsruimte anders aangewend kan worden, bijvoorbeeld voor maatregelen op het vlak van duurzaamheid.

3 Bevindingen

In dit hoofdstuk worden de bevindingen van de analyse weergegeven. De belangrijkste vraag is: wat is de gemiddelde parkeerbehoefte van sociale huurwoningen in Haarlem? Daarnaast wordt gekeken of het passend toewijzen invloed gehad heeft op de parkeerbehoefte en in welke mate geografische aspecten invloed hebben, zoals de ligging binnen of buiten een parkeerzone of de ligging ten opzichte van openbaar vervoer.

3.1 Parkeerbehoefte op basis van gehele sociale woningvoorraad

De gemiddelde parkeerbehoefte is lager dan de parkeernorm

De gemiddelde reële parkeerbehoefte van sociale huurwoningen in Haarlem is op dit moment gemiddeld 0,93. Dat is als volgt opgebouwd:

Onderdeel	Gemiddelde parkeerbehoefte/woning
Autobezit per corporatiewoningen	0,63
Bezoekers parkeren	0,30 +
Reële parkeerbehoefte	0,93

Tabel 2 Opbouw reële parkeerbehoefte sociale woningen in Haarlem tot de liberalisatiegrens

Dit betreft alle sociale huurwoningen van de drie woningcorporaties in de huurklassen tot de liberalisatiegrens. Hierin zijn alle verhuringen meegenomen, zowel voor als nadat het passend toewijzen in werking is getreden.

De parkeernorm voor sociale woningen in Haarlem is 1,2 of 1,3 (afhankelijk van ligging, zie tabel 1).

Daarmee ligt de parkeernorm die de gemeente hanteert voor bouwontwikkelingen gemiddeld circa **0,27 – 0,37** parkeerplaats per woning hoger dan de reële parkeerbehoefte bij sociale woningen in Haarlem.

3.2 Parkeerbehoefte na passend toewijzen

De parkeerbehoefte is lager bij passend toewijzen van sociale huurwoningen

Sinds 1 januari 2016 moeten 80% van de sociale huurwoningen worden toegewezen aan daarvoor bedoelde doelgroepen via het zogenaamde [passend toewijzen](#). Bij de woningen die sinds 1 januari 2016 zijn verhuurd is de parkeerbehoefte lager dan bij de woningen die tot 1 januari 2016 zijn verhuurd.

Peildatum	Gemiddelde parkeerbehoefte/ woning
Gemiddeld (zie tabel 2)	0,93
Voor het passend toewijzen (t/m 31/12/2015)	0,96
Na het passend toewijzen (sinds 1/1/2016)	0,68

Tabel 3 Parkeerbehoefte sociale huurwoningen tot de liberalisatiegrens voor en ná passend toewijzen

Waarschijnlijk wordt dit verschil verklaard doordat de doelgroep beter aansluit bij de woning. Maar het kan ook zijn dat dit vooral nieuwe huurders zijn in een andere levensfase. Geadviseerd wordt het autobezit bij sociale woningen de komende jaren regelmatig te analyseren om de trendbreuk door het passend toewijzen aan te tonen.

In de huidige woonvoorraad wonen ook nog huurders van voor het passend toewijzen. Voor toekomstige woningmutaties en ook nieuwbouw gelden de regels voor passend toewijzen. In de navolgende analyses is alleen data van na het passend toewijzen weergegeven, er vanuit gaande dat deze trend zich voortzet.

De parkeerbehoefte verschilt per huursegment

De sociale huurvoorraad kent een onderverdeling in drie huursegmenten. Er zijn significante verschillen te onderscheiden voor de parkeerbehoefte tussen de huursegmenten. Hierbij is ook een analyse gedaan naar alle woningen die geschikt zijn voor huurtoeslaggerechtigden, overeenkomstig het passend toewijzen.

Huursegment		parkeer- behoefte	
1.	€ 0 t/m € 592,55 (1 ^e aftoppingsgrens)	0,61	Gemiddeld 0,64 (voor doelgroep huurtoeslag)
2.	€ 592,56 t/m € 635,05 (2 ^e aftoppingsgrens)	0,74	
3.	€ 635,06 t/m € 710,68 (liberalisatiegrens)	0,87	
	Gemiddeld na het passend toewijzen	0,68	

Tabel 4 Parkeerbehoefte sociale woningen per huursegment (na passend toewijzen)

3.3 Effect parkeerregulering

In Haarlem zijn 2 parkeerregimes, zone B en C en daar buiten is een gebied zonder parkeerregulering. Het aantal verhuringen sinds de invoering van het passend toewijzen in 1/1/2016 in zones B en C is laag. Voor B kan hierdoor alleen een indicatie afgegeven worden. Voor regime C en buiten de parkeerregimes zijn voldoende verhuringen om een volledig betrouwbare conclusie te trekken.

De parkeerbehoefte verschilt per parkeerzone

Buiten het gereguleerd gebied is de parkeerbehoefte het hoogst. In zone B lijkt de parkeerbehoefte het laagst.

Parkeerzone	Aantal verhuringen sinds 1/1/2016		Indicatie parkeerbehoefte	
Zone B	52		0,44	
Zone C (noord, west, zuid en oost)	330		0,56	
Buiten gereguleerd	1.398	Huurtoeslaggrens : 1.150 Liberalisatiegrens : 248	0,72	Huurtoeslaggrens : 0,68 Liberalisatiegrens : 0,89

Tabel 5 Aantal verhuringen van sociale huurwoningen tot de liberalisatiegrens sinds 1/1/2016 en een indicatie van de parkeerbehoefte per parkeerzone

Parkeerzonekaart Gebiedsindeling:

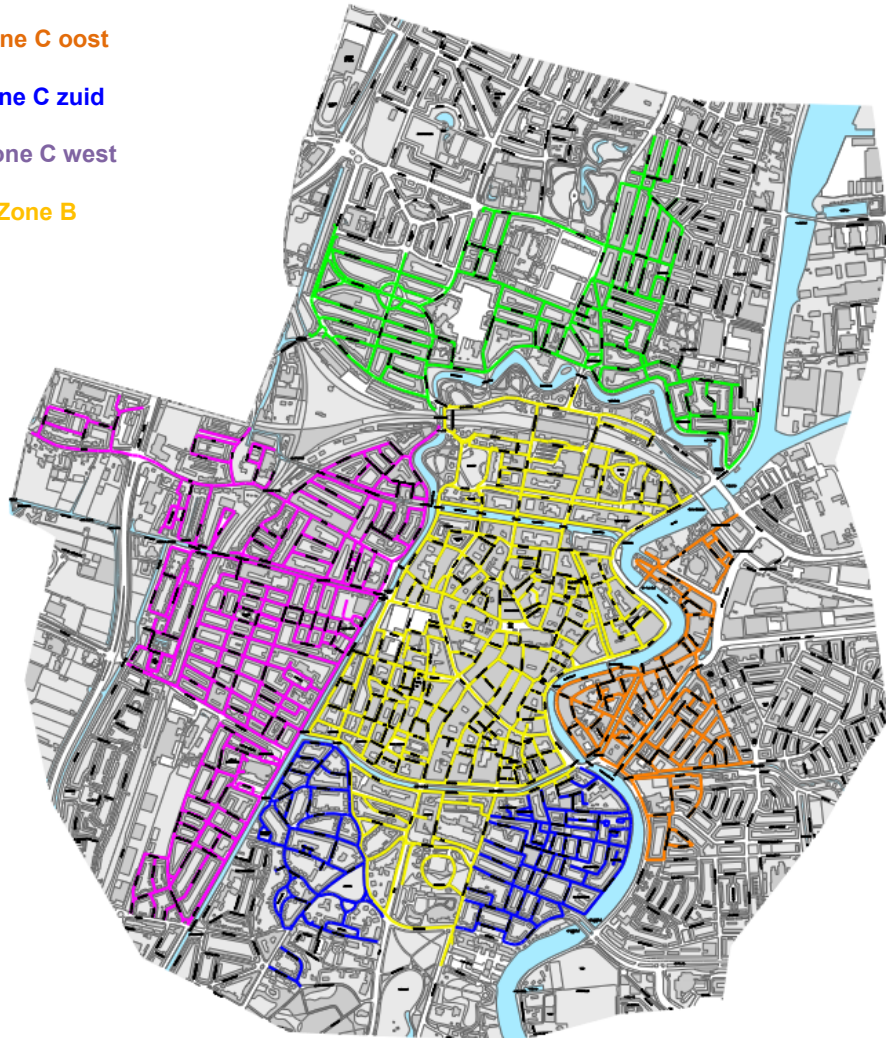
Noordzijde = Zone C noord

Oostzijde = zone C oost

Zuidzijde = Zone C zuid

Westzijde = Zone C west

Binnenstad = Zone B



Figuur 2 Parkeerzonekaart met gebiedsindeling zone B en zone C, bron: gemeente Haarlem februari 2012

3.4 Effect nabijheid openbaar vervoer

Met het programma ov-knooppunten stimuleert de provincie betere benutting van de bebouwde omgeving en het vervoersnetwerk, met als doel een beter leefklimaat. [De ov-knooppunten](#) zijn onder andere de entrees van binnensteden en omliggende wijken. De provincie wil knooppuntontwikkeling stimuleren en woningbouw daarom zo veel mogelijk realiseren binnen 1.200 meter rondom een NS-station. Met onder andere als doel korte reistijden, snellere routes naar stations en minder uitstoot. De Kennemerlijn (Haarlem-Heemskerk) is een van de corridors van de knooppuntenontwikkeling. In deze analyse is gekeken of de parkeerbehoefte van sociale woningen rondom NS-stations nu al lager is dan elders. Daarnaast is ook gekeken of er een verschil waarneembaar is nabij HOV-haltes.

Voor de analyse naar de parkeerbehoefte nabij openbaar vervoer zijn alleen de verhuringen meegenomen sinds het passend toewijzen. Hierdoor is het aantal verhuringen rondom specifieke NS-stations en HOV-

haltes te laag om een volledig betrouwbare conclusie te trekken over de parkeerbehoefte van sociale woningen nabij openbaar vervoer. Hoewel er geen volledig betrouwbare conclusies getrokken kunnen worden is het met een beperkte doelgroep wel mogelijk om een impressie te geven van de parkeerbehoefte nabij NS-stations en HOV-haltes. Uit de analyse blijkt echter dat de verschillen erg groot zijn, waardoor ook die bevindingen geen eenduidige inzichten opleveren.

De parkeerbehoefte rondom een NS-stations en HOV-haltes laat geen eenduidig beeld zien

Op basis van de impressies lijkt het erop dat de gemiddelde parkeerbehoefte van een sociale huurwoning nabij een NS-station niet sterk afwijkt van de gemiddelde parkeerbehoefte van sociale huurwoningen Haarlem sinds het passend toewijzen. Het verschil is maar 0,04 parkeerplaats (0,64 nabij NS-station tegenover 0,68 tegenover gemiddeld in Haarlem). Echter, de verschillen per NS-station lopen sterk uiteen (tussen 0,46 bij station Haarlem en 0,84 bij station Spaarnwoude) waardoor een eenduidige uitspraak hierover niet mogelijk is.

Op basis van de impressies lijkt het erop dat de gemiddelde parkeerbehoefte rondom een HOV-halte gemiddeld 0,69 parkeerplaats per woning is sinds het passend toewijzen. Ook hier geldt, dat wanneer ingezoomd wordt per HOV-halte het gemiddelde sterk varieert: tussen 0,47 en 0,83 parkeerplaats.

Hoewel er geen volledig betrouwbare conclusies getrokken kunnen worden op basis van de beschikbare gegevens over reële parkeerbehoefte rondom NS-stations en HOV-haltes, lijkt het er op dat de verschillen per station en halte sterk variëren. Mogelijk heeft de ligging ten opzichte van openbaar vervoer een beperktere impact dan de ligging in een zone met parkeerregulering. Dat onderscheid kan in deze studie niet gemaakt worden omdat het aantal verhuringen rondom bepaalde NS-stations en HOV-haltes te klein zijn. Los van de actuele parkeerbehoefte rondom ov-knooppunten kan een beleid gericht op verdichting rondom NS-stations bijdragen aan een lager gemiddeld autobezit rondom NS-stations. Dit maakt echter geen onderdeel uit van deze analyse naar reële parkeerbehoefte. Vanuit uitsluitend het perspectief van parkeerbehoefte op basis van autobezit is er geen aanleiding om op dit moment verder stil te staan bij parkeerbehoefte rondom ov-knooppunten.

4 Conclusies en aanbevelingen

Momenteel wordt de actualisatie van de beleidsregels parkeernormen voorbereid. De Haarlemse parkeernormen zijn volledig gebaseerd op de kencijfers van het CROW. Uit jurisprudentie blijkt dat wanneer parkeernorm (sterk) afwijken van de parkeerkencijfers van het CROW hiervoor een stevige onderbouwing nodig is. Voorliggende analyse draagt bij aan deze argumentatie en is één van de bouwstenen voor nieuwe beleidskeuzen. Deze analyse kan niet op alle vragen antwoorden geven. Om de trends beter in beeld te krijgen, zal de studie over een paar jaar opnieuw gedaan moeten worden. De voorliggende analyse leidt tot de volgende conclusies en aanbevelingen:

Conclusies:

- Op basis van het reële autobezit blijkt dat de parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen lager is dan de Haarlemse parkeernorm. De parkeernorm voor sociale huurwoningen kan op basis van de inzichten in deze analyse naar 0,9 bijgesteld worden, zonder dat dit naar verwachting zal leiden tot parkeeroverlast in de buurt.
- Op grond van de beschikbare informatie lijkt het er erop dat hoe hoger de huurprijs van de sociale huurwoning hoe hoger de parkeerbehoefte.
- De cijfers lijken erop te duiden dat de parkeerbehoefte sinds het passend toewijzen significant lager is dan daarvoor. Zie aandachtspunten voor vervolg
- De cijfers duiden erop dat de aanwezigheid van een vorm van parkeerregulering leidt tot een lager autobezit en dus tot een lagere parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen. Deze conclusie is echter niet volledig te verklaren door dit onderzoek. Andere factoren kunnen een belangrijke rol kunnen spelen. Parkeerregulering komt voor in de binnenstad en het kan zijn dat deze omgeving een ander type huurder aantrekt. Daarnaast is de beschikbare data over de afgelopen 2 jaar (na passend toewijzen) in zone B beperkt. Maar ook de lagere parkeerbehoefte in gereguleerd gebied kan verklaard worden door het bezitten van een voertuig duurder is in gebieden met parkeerregulering, zeker het hebben van meerdere voertuigen. De aanwezigheid van parkeerplaatsen op eigen terrein kan een effect hebben op de 'betaalbaarheid' van het bezitten van een auto in gereguleerd gebied. Deze factor is niet meegerekend in deze analyse.
- Op basis van de impressies lijkt het erop dat de gemiddelde parkeerbehoefte van een sociale huurwoning nabij ov-knooppunten (NS-stations en HOV-haltes) niet sterk afwijkt van de gemiddelde parkeerbehoefte van sociale huurwoningen Haarlem sinds het passend toewijzen. De verschillen per station en halte lopen sterk uiteen waardoor een eenduidige uitspraak hierover niet mogelijk is.

Aandachtspunten voor vervolg

Voor de toekomst wordt aanbevolen om een nadere analyse te doen naar een aantal aspecten in het verlengde van voorliggende notitie. Het betreft:

- De parkeerbehoefte rondom ov-knooppunten. Hoewel er geen eenduidige uitspraken mogelijk zijn over de parkeerbehoefte in de nabijheid van ov-knooppunten, kan een aanbod-gestuurd parkeerbeleid wel bijdragen aan een lager autobezit. Het verlagen van parkeernormen rondom ov-knooppunten zonder

flankerende maatregelen, zoals het invoeren van parkeerregulering, zal (gezien de reële parkeerbehoefte) leiden tot parkeeroverlast in de omgeving.

- Het passend toewijzen is nog niet lang praktijk en het aantal verhuringen nadien is beperkt. De effecten over langere termijn zijn daardoor op dit moment niet in beeld. De meeste analyses in deze rapportage zijn gedaan met alleen de verhuringen sinds het passend toewijzen. Geadviseerd wordt deze analyse iedere drie jaar uit te voeren, zodat een eventuele trend in beeld gebracht kan worden. Tot die tijd kan dit inzicht wel bij het toepassen van maatwerk gebruikt worden, zodat voldaan wordt aan een goede ruimtelijke ordening.
- Het verlagen van een parkeernorm moet ertoe leiden dat de beschikbare ruimte en middelen bestemd voor ontwikkeling doelmatig gebruikt wordt en er geen parkeervoorzieningen gerealiseerd worden die in de praktijk niet gebruikt worden. Het verlagen van de parkeernorm¹¹ moet er (ook) toe leiden dat er meer parkeervoorzieningen uit het zicht (bij voorkeur ondergronds) gerealiseerd worden, meer woningen worden gebouwd of middelen ingezet worden ten gunste van andere maatschappelijke doelstellingen.
- Een belangrijk aandachtspunt bij het vaststellen van lagere parkeernormen is het verkoop- en liberalisatiebeleid in de toekomst. Corporaties kunnen hun woningvoorraad in de toekomst verkopen, waardoor de corporatiewoning beschikbaar komt voor een andere doelgroep met mogelijk een ander autogebruik. Om dat risico te voorkomen is het belangrijk om hier in de prestatie-afspraken aandacht aan te besteden en hierin evt. waarborgen op te nemen. Overwogen kan worden om een parkeernorm uit te werken naar woningkenmerken zoals oppervlakte, aantal kamers (doet een uitspraak over de doelgroep) in plaats van huurprijscategorie (en huishoudinkomen).
- Tot slot is het belangrijk dat de parkeerplaatsen in principe altijd op eigen terrein gerealiseerd worden en toekomstige huurders niet altijd het recht hebben op een parkeerrecht in de openbare ruimte. Hiervoor is een contractuele verankering in het huurcontract noodzakelijk. Dit voorkomt parkeeroverlast voor de toekomst. Bij eventuele uitbreiding van zones met gereguleerd parkeren kan in die gevallen niet alsnog discussie ontstaan over parkeerrechten.

¹¹ Het verlagen van een parkeernorm lost niet de eventuele (on)betaalbaarheid van een gebouwde of ondergrondse parkeervoorziening op. Die kosten blijven altijd hoger dan op maaiveld.

Colofon

Titel Van onbetaalbare parkeerplek naar betaalbare woning

Datum november 2017

Bestuurlijk opdrachtgever: Wethouders Joyce Langenacker, Cora-Yfke Sikkema,
Jeroen van Spijk

Auteurs: Jolien Prins, Joeri van der Lee

Bijdragen: Afdeling DIA, woningcorporaties Elan wonen, Pré Wonen en Ymere

Met dank aan allen die op enige wijze een bijdrage aan voorliggende rapportage hebben geleverd.

Bijlage I: motie Van onbetaalbare parkeerplek



Motie: Van onbetaalbare parkeerplek naar betaalbare woning

De raad, bijeen op 16 maart 2017, de woonvisie Haarlem 2017-2020 "Doorbouwen aan een (t)huis" besprekende.

Overwegende dat er vanuit de raad de wens bestaat om het aantal sociale huurwoningen te vergroten;

Constaterende dat in de ogen van de woningbouwcorporaties de kosten voor het realiseren van parkeervoorzieningen een drempel zijn bij het realiseren van nieuwe sociale huurwoningen;

Verzoekt het college:

- Een onderzoek te doen naar de reële behoefte van parkeerplaatsen bij sociale huurwoningen
- De raad te rapporteren over de uitkomsten van dit onderzoek, samen met aanbevelingen over het al dan niet aanpassen van de parkeernorm voor sociale huurwoningen.

TH
JvR.
en gaat over tot de orde van de dag.

Anne Feite Bloem SP

HvH
Wvd
WvdKlaar

D66
PvdA
MOHR.

OP Haarlem

CDA

D66 SP
GL
Hele
Raad
Bekend
Gedacht
al Dit

