



**Gemeente
Haarlem**



Analyse naar autobezit in Haarlem 2018

27 november 2018

J. Prins

BBOR/MV

Inhoudsopgave

1.	Samenvatting	3
1.	Inleiding	6
2.	Onderzoeksopzet	8
2.1	Werkwijze en uitgangspunten	8
2.2	Definities	9
2.3	Beleidskader	13
3.	Bevindingen	16
3.1	Gemiddeld autobezit	16
3.2	Autobezit per stadsdeel en wijk	16
3.3	Effect parkeerregulering	17
3.4	Nabijheid openbaar vervoer	18
3.5	Woningwaarde en oppervlakte	20
3.6	Huidige zones beleidsregels parkeernormen	24
3.7	Huishoudens en leeftijd hoofdgebruiker	25
4.	Conclusies en aandachtspunten voor het vervolg	27
4.1	Conclusies	27
4.2	Aandachtspunten voor het vervolg	28
	Bijlagen	29

1. Samenvatting

De Haarlemse parkeernormen zijn gebaseerd op de kencijfers van het CROW. Uit jurisprudentie blijkt dat wanneer parkeernorm (sterk) afwijkt van de parkeerkencijfers van het CROW hiervoor een stevige onderbouwing nodig is. Voorliggende analyse draagt bij aan een onderbouwing.

De commissie ontwikkeling heeft bij de behandeling van de opinienota 'Parkeren bij nieuwbouw'¹ aangegeven dat zij binnen het gereguleerd gebied een sturend parkeerbeleid wil, waarbij lagere normen geaccepteerd worden. Buiten het gereguleerd gebied wil de commissie een parkeernorm die aansluit bij de parkeerbehoefte. In de analyse wordt gezocht naar een antwoord op de vraag: wat is de reële parkeerbehoefte in Haarlem?

Onderzoeksvragen

Om inzicht in de parkeerbehoefte te krijgen worden in deze notitie de volgende deelvragen beantwoord:

1. Wat is het gemiddelde autobezit bij woningen in Haarlem?
2. Verschilt het autobezit per stadsdeel of wijk?
3. Is er verschil in het autobezit bij goedkopere of duurdere woningen?
4. Is er verschil in het autobezit bij grotere en kleinere woningen?
5. Is er verschil in het autobezit als de woning in een gebied ligt waar parkeerregulering van toepassing is?
6. Is er een verschil in het autobezit als de woning nabij openbaar vervoer is gelegen?
7. Wat is de invloed van het aantal huishoudens in een woning op het autobezit?
8. Heeft de leeftijd van de hoofdgebruiker invloed op het gemiddelde autobezit?
9. De deelvragen zijn gebaseerd op veronderstellingen, zoals dat het autobezit in grotere en duurdere woningen hoger is of dat in wijken met parkeerregulering het autobezit lager is dan in wijken zonder regulering.

Methode en proces

In dit onderzoek is de gehele Haarlemse woningvoorraad beschouwd. Hiervoor is gebruik gemaakt van gegevens uit de gemeentelijke basis administratie en omvat alleen de panden met een woonbestemming. Van de Rijksdienst voor Wegverkeer (RDW) zijn gegevens ontvangen van alle geregistreerde motorvoertuigen op adres. De panden met een woonbestemming zijn gekoppeld aan de in Haarlem geregistreerde motorvoertuigen. Dit levert data op over het daadwerkelijke autobezit in Haarlem.

Afbakening en uitgangspunten

Dit onderzoek geeft inzichten in het huidig autobezit bij woningen, niet in de reële parkeerbehoefte. In dit onderzoek is alleen gekeken naar het huidige autobezit en zakelijk geregistreerde voertuigen (zoals leaseauto's) per woonadres. Niet naar trends en ontwikkelingen of een latente parkeerbehoefte door bijvoorbeeld een hoge parkeerdruk. De analyse geeft geen inzicht in het bezoekersgedeelte van een parkeerbehoefte bij woningen.

¹ Kenmerk 2017/272203, behandeld op 21 september 2017 in de commissie Ontwikkeling

De analyse is een momentopname. Het kan zijn dat het autobezit in de toekomst verandert. Ook zegt deze analyse niets over de aanwezige parkeerdruk in woonwijken.

Conclusies

Het combineren van de data geeft beter inzicht in het huidige autobezit en is daardoor van waarde om de parkeerbehoefte te bepalen. De analyse leidt tot de volgende conclusies en aanbevelingen voor nieuw parkeerbeleid.

- Het gemiddelde autobezit in Haarlem is 0,9 auto per woning. Het gemiddelde autobezit in het stadsdeel centrum is fors lager (0,6) dan het gemiddelde autobezit in de andere stadsdelen (0,9-1,0).
- De cijfers duiden erop dat de aanwezigheid van een vorm van parkeerregulering leidt tot een lager autobezit. Deze conclusie is echter niet volledig te verklaren door dit onderzoek. Andere factoren kunnen een belangrijke rol kunnen spelen, zoals parkeerdruk, de daar meest voorkomende doelgroep of woontypologie.
- Het gemiddelde autobezit rondom NS-stations en HOV-haltes is 0,8 auto per woning. Er is een duidelijk verschil tussen het autobezit rondom sprinter-stations (1,1) en IC-stations (0,7). Ook tussen de HOV-haltes onderling is er een groot verschil (0,6-1,5).
- Uit de analyse blijkt dat het autobezit toeneemt bij duurdere woningen.
- Er is een duidelijk verschil in autobezit naar prijscategorie van de woning. Vooral in de categorie goedkoop (tot €215.000) is het autobezit fors lager (0,6 auto per woning) dan in de categorie midden (€215.000-€350.000) (1,0) of duur (€350.000 en meer) (1,2 auto per woning).
- Uit de analyse blijkt dat het autobezit met name sterk toeneemt naarmate de prijs van de woning stijgt tot €250.000.
- In de categorie midden (€215.000 tot €340.000) is het gemiddelde autobezit nagenoeg gelijk (1,0 auto per woning).
- Uit de analyse blijkt dat hoe groter de woning, hoe hoger het autobezit.
- De analyse naar autobezit in de huidige zonering van de beleidsregels parkeernormen geeft vooral in het centrumgebied en in de prijscategorie goedkoop aanleiding tot lagere parkeernormen.
- Uit de analyse blijkt dat het gemiddelde autobezit in woningen met één huishouden lager is dan het autobezit per woning met twee of meer huishouden. Dat is niet vreemd, omdat dit het autobezit per woning betreft, niet het autobezit per huishouden. Wanneer twee huishoudens een woning delen, dan is het autobezit per huishouden dus lager dan bij de groep één huishouden per woning.
- Het gemiddeld autobezit van hoofdgebruikers van een woning in de leeftijdsgroep tussen de 18 en 23 jaar is het autobezit met 0,2 auto per woning fors lager dan bij andere leeftijdscategorieën. Het hoogste autobezit per woning is bij woningen waar de hoofdgebruiker tussen de 35 en 55 jaar is: 1,1 auto per woning.

Aandachtspunten voor het vervolg

- De inzichten uit deze analyse kunnen gebruikt worden bij het actualiseren van de parkeernormen. De analyse biedt hulp bij het vaststellen van de norm, maar zegt niets over de vorm van de parkeeroplossing.
- De gegevens uit deze analyse kunnen gebruikt worden bij het bepalen van op dit moment de reële parkeerbehoefte bij woningen is. Ook de (on)mogelijkheid om in de buurt te parkeren kan invloed hebben op autobezit en dus op de parkeerbehoefte.
- Het is de ambitie van de gemeente Haarlem om het autobezit te beïnvloeden. Dit zal ook effect hebben op de parkeerbehoefte. Met een lagere parkeernorm wordt niet per definitie autobezit ontmoedigd. Voor een goede set maatregelen is inzicht nodig in maatregelen die de vraag naar autobezit beïnvloedt, zoals impact van parkeertarieven, kosten van een parkeerplaats, effect van

parkeerdruk (de mate waarin bewoners dicht bij de woning kunnen parkeren), effect van parkeren op afstand etc.

- Er zijn ook landelijke trends in autobezit en autogebruik die impact kunnen hebben op de parkeerbehoefte in de toekomst. Dit onderzoek heeft hier niet naar gekeken, maar deze trends moeten uitdrukkelijk wel meegenomen worden bij het vaststellen van parkeernormen.
- Deze analyse kan niet op alle vragen antwoorden geven. Zo kan met behulp van RDW gegevens geen inzicht verkregen worden in de parkeerbehoefte voor bezoekers aan woningen.

1. Inleiding

Haarlem ontwikkelt. Er komen bouwplannen voor nieuwe woningen, winkels, horeca, scholen, et cetera. Bij deze ontwikkelingen moet in voldoende mate ruimte gereserveerd worden voor parkeervoorzieningen (in de breedste zin van het woord). De huidige beleidsregels van Haarlem zijn verouderd en zijn nog gebaseerd op kencijfers van het CROW uit 2004. Er is behoefte aan duidelijke kaders die rekening houden met de actuele behoefte.

De commissie ontwikkeling heeft bij de behandeling van de opinienota 'Parkeren bij nieuwbouw' in september 2017 aangegeven dat zij binnen het gereguleerd gebied een sturend parkeerbeleid wil, waarbij lagere normen geaccepteerd worden. Buiten het gereguleerd gebied wil de commissie een parkeernorm die aansluit bij de parkeerbehoefte. Om inzicht te krijgen in de reële parkeerbehoefte is voorliggend onderzoek gedaan naar het werkelijke autobezit. Deze notitie kan gebruikt worden als een van de bouwstenen voor nieuwe beleidskeuzen bij het actualiseren van de beleidsregels parkeernormen.

In 2017 is een analyse gedaan naar de reële parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen. Uit die analyse bleek dat de parkeerbehoefte lager is dan de geldende parkeernormen. Op basis van die analyse heeft de raad besloten om de parkeernorm voor sociale huurwoningen te verlagen². De voorliggende analyse is een vergelijkbare analyse, maar dan naar alle woningen in Haarlem in plaats van een bijzondere doelgroep.

1.1.1 Doel en onderzoeksvragen

Het doel van deze notitie is het in beeld brengen van het werkelijke autobezit bij woningen in Haarlem 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:

- Het is de veronderstelling dat in gereguleerd gebied een lager autobezit is dan daarbuiten. De redenen hiervoor zijn dat er kosten verbonden zijn aan een parkeervergunning en dat het aantal parkeervergunning beperkt is. Naar verwachting zal het verschil in zone B groter zijn dan in zone C, omdat in zone C de beperking van maximaal 2 vergunningen nog niet geëffectueerd was ten tijde van de analyse.
- Een veronderstelling is dat de nabijheid van openbaar vervoer leidt tot lager autobezit.
- Een veronderstelling is dat hoe duurder de woning, hoe hoger het autobezit.
- Een veronderstelling is dat hoe groter de woning, hoe hoger het autobezit.

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

1. Wat is het gemiddelde autobezit bij woningen in Haarlem?
2. Verschilt het autobezit per stadsdeel of wijk?
3. Is er verschil in het autobezit bij goedkopere of duurdere woningen?
4. Is er verschil in het autobezit bij grotere en kleinere woningen?
5. Is er verschil in het autobezit als de woning in een gebied ligt waar parkeerregulering van toepassing is?
6. Is er een verschil in het autobezit als de woning nabij openbaar vervoer is gelegen?
7. Wat is de invloed van het aantal huishoudens in een woning op het autobezit?
8. Heeft de leeftijd van de hoofdgebruiker invloed op het gemiddelde autobezit?

² Kenmerk 2017/486641, vastgesteld op 25 januari 2018.

1.1.2 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 onderzoeksopzet, 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 de bevindingen over het autobezit bij woningen in Haarlem. Hoofdstuk 4 geeft uiteindelijk de conclusies weer en doet aanbevelingen voor nieuwe beleidskeuzen.

2. Onderzoeksopzet

2.1 Werkwijze en uitgangspunten

In dit onderzoek is de gehele Haarlemse woningvoorraad beschouwd per 1-1-2018. De voorraad omvat zowel huur- als koopwoningen. In totaal bevat de analyse 74.706 panden met een woonbestemming. De data over de WOZ-waarden komt uit Cosensus. De oppervlakten van woningen komt uit de gemeentelijke basisadministratie (Basisregistratie Adressen en Gebouwen). De leeftijd van de hoofdgebruiker en het aantal huishoudens per woning zijn afkomstig uit de gemeentelijke basisadministratie (Basisregistratie Personen).

Van de Rijksdienst voor Wegverkeer (RDW) zijn op 9-1-2018 gegevens ontvangen van alle geregistreerde motorvoertuigen op adres³. Daaruit zijn alleen personenauto's en bedrijfsvoertuigen meegenomen in dit onderzoek. Andere voertuigen, zoals motoren, trikes, vrachtwagens en 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.

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. Het kan voorkomen dat een woning dichtbij meerdere HOV- of treinstations ligt.

Betrouwbaarheid

De betrouwbaarheid is 100%. Er is gebruik gemaakt van 74.706 woningen in Haarlem en alle van de bij de RDW geregistreerde voertuigen in Haarlem bij deze adressen.

Afbakening

- Voorliggend onderzoek betreft een momentopname: het laat het autobezit in Haarlem op een bepaald moment zien. Het kan zijn dat de behoefte om een auto te hebben in de toekomst verandert.
- Dit onderzoek geeft inzichten in het huidig autobezit. Huidig autobezit zegt iets, maar niet alles over de parkeerbehoefte bij woningen. Er kan ook een latente parkeerbehoefte aanwezig zijn. Inwoners die wel een auto willen, maar deze niet aanschaffen omdat er geen ruimte in de buurt is om te parkeren. In dit onderzoek is alleen gekeken naar het huidige autobezit en zakelijk geregistreerde voertuigen (zoals leaseauto's) per woonadres.
- Het onderzoek zegt niets over parkeerdruk in de buurt.
- Er is geen onderzoek gedaan naar de parkeerbehoefte van bedrijven of voorzieningen in woongebieden. Er is uitsluitend gekeken naar panden met een woonbestemming. Deze afbakening is gekozen omdat er een hoge druk zit op de versnelling van de woningbouwontwikkeling.
- Er is geen onderzoek gedaan naar de behoefte van bezoekersparkeren, omdat hier geen actuele gegevens van beschikbaar zijn. De reële parkeerbehoefte in dit onderzoek betreft dus uitsluitend de parkeerbehoefte van bewoners. Deze analyse geeft dus alleen input voor de parkeerbehoefte

³ Er is een verschil van 13 dagen in de peildata van de bronbestanden. De peildatum van de RDW is 13-01-2018 en die van de BAG is van 1-1-2018. Omdat het onderzoek gaat over ruim 74.000 woningen, zal hierdoor geen significant verschil ontstaan.

van bewoners en niet voor het gedeelte van de parkeernorm voor een woning dat gaat over bezoekersparkeren.

- In dit onderzoek is geen rekening gehouden met trends op het gebied van parkeer- of mobiliteitsbehoefte. In de CROW-kencijfers wordt wel rekening gehouden met trends op de langere termijn.

Disclaimer

Deze rapportage is tot stand gekomen met vertrouwelijke persoonlijke informatiegegevens uit BAG, WOZ en RDW databases. Achterliggende tabellen kunnen daarom niet openbaar gemaakt worden. De gegevens zijn zorgvuldig behandeld. In deze rapportage zijn alleen geaggregeerde gegevens opgenomen, zodat niet op straat of huisnummerniveau te herleiden is hoeveel voertuigen er geregistreerd staan en de privacy is gewaarborgd. Dit voldoet aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG).

2.2 Definities

2.2.1 Parkeerbehoefte

In dit onderzoek wordt onder parkeerbehoefte verstaan: 'het aantal parkeerplaatsen dat nodig is om alle auto's van bewoners te kunnen stallen'. In dit onderzoek is alleen gekeken naar het huidige autobezit en zakelijk geregistreerde voertuigen (zoals leaseauto's). De volledige parkeerbehoefte bij een woning bestaat uit een optelsom van het gemiddelde autobezit, het gemiddelde gebruik van zakelijke auto's per huishouden (zoals leaseauto's), bezoekersparkeren en eventuele trends die leiden tot een toe- of afname van autobezit⁴. De parkeerbehoefte voor bezoekers en trends zijn niet meegenomen in deze analyse. Dit moet wel meegenomen worden in de nieuw vast te stellen parkeernormen. De algemeen gangbare norm in Nederland voor bezoekersparkeren is 0,3 parkeerplaats per woning. Dit is gebaseerd op kencijfers van het CROW. Het vaststellen van parkeernormen is een bevoegdheid van de gemeente. Daarbij kan besloten worden om van de CROW kencijfers af te wijken.

2.2.2 Parkeernorm

Een parkeernorm is een getal per functie dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen er gerealiseerd moeten worden bij een bouwontwikkeling. Er zijn parkeernormen voor woningen, maar ook voor bijvoorbeeld voorzieningen, scholen en kantoren. In deze rapportage is niet gekeken naar de parkeernorm, maar naar de reële parkeerbehoefte van bewoners.

2.2.3 Parkeerkencijfer CROW

Het CROW publiceert iedere vier jaar kencijfers over parkeerbehoefte. Deze kunnen gebruikt worden bij het opstellen van parkeernormen. De kencijfers van het CROW zijn niet gebruikt bij de voorliggende analyse. De kencijfers en achterliggende trends en ontwikkelingen zullen wel gebruikt worden bij het opstellen van de Nota Bouwen en Parkeren.

2.2.4 Autobezit

De RDW registreert alle voertuigen. In de RDW-gegevens zijn alleen voertuigen opgenomen die persoonlijk geregistreerd zijn. Ook bedrijvenauto's kunnen persoonlijk geregistreerd staan, bijvoorbeeld bij ZZP-ers. Daarnaast zijn er ook voertuigen die wel op de zaak geregistreerd worden maar wel 's avonds in de woonwijk geparkeerd worden, zoals leaseauto's en bestelbusjes van de baas. Omdat deze wel bij woning geparkeerd worden is een aanname gedaan deze toe te voegen aan het wagenpark in Haarlem. Zie ook 'lease'. Het onderdeel lease is in dit onderzoek dus onderdeel van het gemiddelde autobezit. In onze analyse zijn alle particuliere auto's en bestelbusjes meegenomen die geregistreerd staan op een woonadres. Uit de gegevens blijkt dat er

⁴ Trends die impact kunnen hebben op autobezit zijn in dit onderzoek niet meegenomen, zoals het effect van elektrische auto's, het gebruik van e-bikes en speedpedelecs of deelauto's.

57.980 particuliere personenauto's geregistreerd staan en 3.576 bestelbusjes/bedrijfsauto's op 74.706 woonadressen.

2.2.5 Lease

De vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA) schat de omvang van de leasemarkt in 2017, inclusief private leasemarkt, op ca 963.000 voertuigen in Nederland. De VNA vertegenwoordigt 91% van de leasepersonen- en bestelauto's⁵. In Nederland stonden er in 2017 volgens het CBS 9.075.606 personenauto's en bestelbusjes geregistreerd. Daaruit blijkt dat het geschatte aandeel lease in Nederland 8,5% is. Een algemene aanname bij andere gemeenten voor leaseauto's en voertuigen van de werkgever is 7,5%-10% van het RDW-autobezit. Amsterdam rekent bijvoorbeeld met 7,5%, Delft met 8% en Den Haag met 10%. In deze analyse is daarom rekening gehouden met 10% voor leaseauto's en bestelbusjes van de zaak.

2.2.6 Stadsdeel

Haarlem kent vijf stadsdelen: Noord, Zuid-West, Oost, Schalkwijk en Centrum.

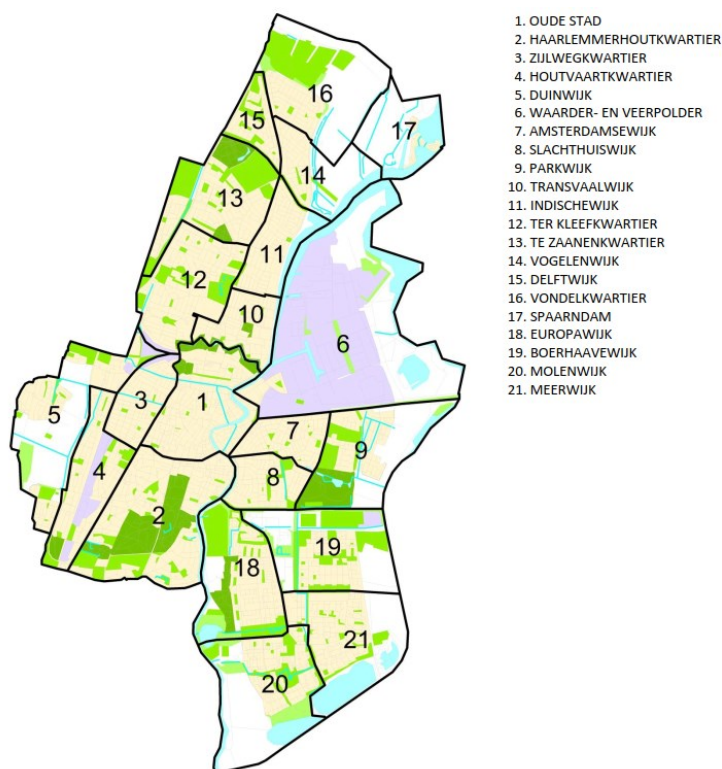


Figuur 1 Stadsdelen van Haarlem

2.2.7 Wijken

Haarlem kent 21 wijken. De wijkindeling loopt wel synchroon met de stadsdelen, maar niet met de parkeerzones. Zo is een deel van wijk Haarlemmerhoutkwartier zone B, een deel zone C en een deel niet gereguleerd. Omdat de data op huisnummerniveau beschikbaar zijn kan in deze analyse wel het autobezit in bijvoorbeeld Haarlemmerhoutkwartier gemaakt worden naar zone B, C en daarbuiten.

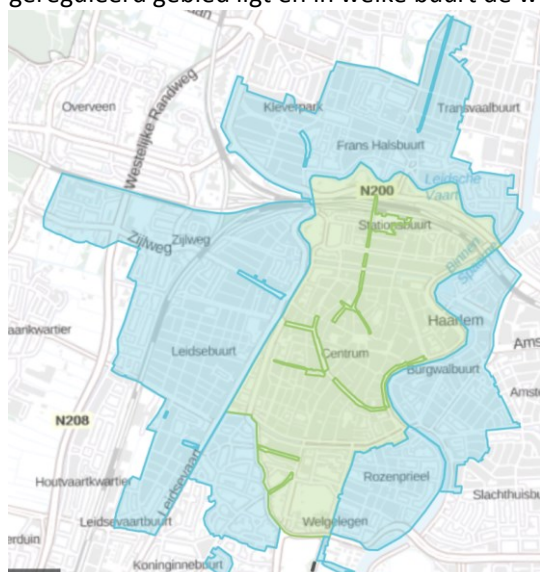
⁵ https://www.vna-lease.nl/website/iedereen/feiten-cijfers/feiten-cijfers_geraadpleegd_op_13-6-2018.



Figuur 2 Wijken van Haarlem

2.2.8 Parkeerregulering

In Haarlem zijn twee zones waar het parkeren op straat gereguleerd is. De binnenstad is zone B, in de schil er omheen is zone C (west, noord, oost en zuid). In zone B mogen bewoners maximaal 1 parkeervergunning per woonadres aanschaffen. In zone C zijn meerdere parkeervergunningen per adres mogelijk tegen betaling. Buiten het gereguleerd parkeren kan iedereen, ook zonder vergunning, op straat parkeren. De grens van een parkeerzone is niet gelijk aan buurtgrenzen. Het kan dus voorkomen dat een deel van een buurt in en een deel erbuiten ligt. Omdat deze analyse is gedaan op gedetailleerde schaal, kan per woning gezegd worden of ze wel of niet in het gereguleerd gebied ligt én in welke buurt de woning ligt.



Figuur 3 Parkeerzones in Haarlem (<https://www.haarlem.nl/parkeerzones/> geraadpleegd op 29-10-2018)

2.2.9 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. In dit onderzoek zijn HOV-haltes en NS-stations beschouwd op loop- en fietsafstand van Haarlemse woningen. Dat zijn 12 HOV-haltes, 4 sprinter stations en 2 IC-stations in of nabij Haarlem.

In de analyse is gekeken naar het autobezit rondom NS-stations en HOV-haltes. Hiervoor zijn verschillende stralen genomen die past bij het type openbaar vervoer. Hierbij is rekening gehouden met een gemiddeld wandeltempo van 4,5 kilometer per uur en een gemiddelde fietssnelheid van 15 kilometer per uur. Hierbij is geen rekening gehouden met werkelijke afstanden of barrières waardoor moet worden omgelopen of omgefietst. De straal is slechts een indicator.

Straal	Lopen	Fietsen	Type OV
1500 meter	ca 20 minuten	ca 6 minuten	IC
1200 meter	ca 16 minuten	ca 5 minuten	Sprinter
800 meter	ca 11 minuten	ca 3 minuten	HOV
500 meter	ca 7 minuten	ca 2 minuten	IC, Sprinter, HOV

Tabel 1 Acceptabele loop- en fietstijden rondom openbaar vervoer voorzieningen

2.2.10 Woningwaarde

In deze analyse is de beschikbare informatie op 1-1-2018 van de WOZ-waarde van de woningen gebruikt om de analyse te doen naar autobezit bij verschillende woningwaarden. Van 1.783 woningen was de WOZ-waarde van het object niet bekend. Deze zijn in de alinea over woningwaardes buiten beschouwing gelaten.

De prijscategorieën voor de koopwoningen zijn gebaseerd op de Woonvisie. Ieder jaar in juli worden de woonprijzen geüpdatet. In deze analyse zijn de categorieën per 1-7-2017 gebruikt: tot €215.000, tot €350.000 en duurder dan €350.000.

2.2.11 Oppervlakte van een woning

In deze analyse is gekeken naar de grootte van de woning, omdat in de woonvisie is aangegeven dat geconstateerd is dat de groep eenpersoonshuishouders de komende jaren stevig zal groeien en dat kleiner wonen in een stedelijke omgeving goed kan. In deze analyse is de bruto vloer oppervlakte van een woning gebruikt voor het bepalen van de oppervlakte van de woning. De bruto vloeroppervlakte van een gebouw is het product van de buitenmaten van het gebouw. In de analyse is vervolgens gekeken naar de volgende categorieën van woninggroottes:

- Kleiner dan 30 m² (micro woningen)
- 30 tot 50 m² (kleine woningen)
- 50 tot 75 m²
- 75 tot 100 m²
- 100 tot 150 m²
- Groter dan 150 m²

2.2.12 Huishoudens

Een huishouden is een persoon of personen die samenleven en samen een huishouding voeren. In de BAG wordt geregistreerd als er meerdere huishoudens in een woning wonen. In studentenhuizen wonen bijvoorbeeld meerdere huishoudens.

2.2.13 Hoofdgebruiker

Als de leeftijd van de hoofdgebruiker bekend is, is dit meegenomen in deze analyse. Dit geeft enig inzicht, maar hieraan kan geen conclusie verbonden worden. Immers de tweede gebruiker kan zowel jonger als ouder dan de hoofdgebruiker zijn.

2.3 Beleidskader

Deze rapportage betreft een analyse naar de actuele parkeerbehoefte bij woningen in Haarlem. Het achterliggende doel is om te onderzoeken of de actuele parkeerbehoefte aanleiding geeft tot het wijzigen van het beleid rondom parkeren en mobiliteitsvoorzieningen bij nieuwbouw. Relevante beleidskaders rondom dit onderwerp zijn de beleidsregels parkeernormen en volkshuisvestelijk beleid. Hieronder een korte toelichting op de actuele gemeentelijke beleidskaders.

2.3.1 Parkeernormen

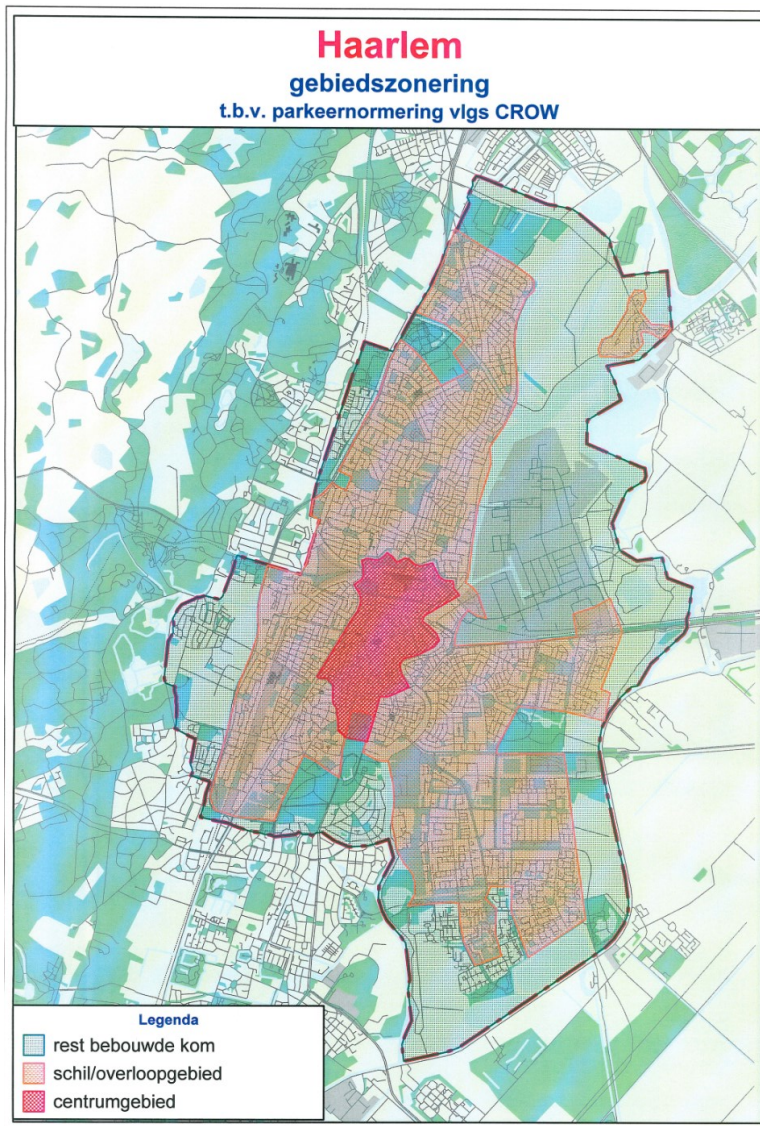
Voor alle nieuwbouw geldt dat ze moet voldoen aan de 'Beleidsregels parkeernormen' uit 2015. De grondslag hiervoor wordt gevonden in alle bestemmingsplannen.

In de beleidsregels parkeernormen staan de parkeernormen voor verschillende functies, zoals voor woonfuncties, werkfuncties en voorzieningen. De Haarlemse parkeernormen zijn gebaseerd op kencijfers van het CROW uit 2004. De kencijfers van het CROW en ook de Haarlemse parkeernormen bevatten zowel parkeergelegenheid voor bewoners als voor bezoekers en zijn onder andere gebaseerd op (toen) beschikbare gegevens en trends.

Op basis van de postcodedichtheid is de gemeente Haarlem zeer sterk stedelijk. In Haarlem zijn drie zones onderscheiden: centrum, schil en rest bebouwde kom. De huidige parkeernormen voor woningen in Haarlem zijn onderscheiden in 3 categorieën: goedkoop, midden en duur. Sinds 25 januari 2018 is daar een aparte categorie voor sociale huurwoningen aan toegevoegd.

	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers
Woning duur	1,2	1,5	1,7	0,3 per woning
Woning midden	1,2	1,4	1,6	0,3 per woning
Woning goedkoop	1,2	1,2	1,3	0,3 per woning
Sociale huurwoning	0,9	0,9	0,9	0,3 per woning

Tabel 2 Vigerende parkeernormen uit de 'Beleidsregels parkeernormen (2015)'



Figuur 4 Zones parkeernormen: centrum, schil en rest bebouwde kom

2.3.2 Volkshuisvestelijk beleid

Woonvisie

Haarlem is een aantrekkelijke stad om in te wonen. De vraag naar woningen in Haarlem blijft onverminderd hoog. De woonvisie Haarlem 2017-2020 “Doorbouwen aan een (t)huis” benoemt drie hoofddoelen. Dat zijn het verbeteren van de beschikbaarheid van woningen voor verschillende doelgroepen, het voorkomen van een tweedeling in de stad en het werken aan een energie-neutrale stad.

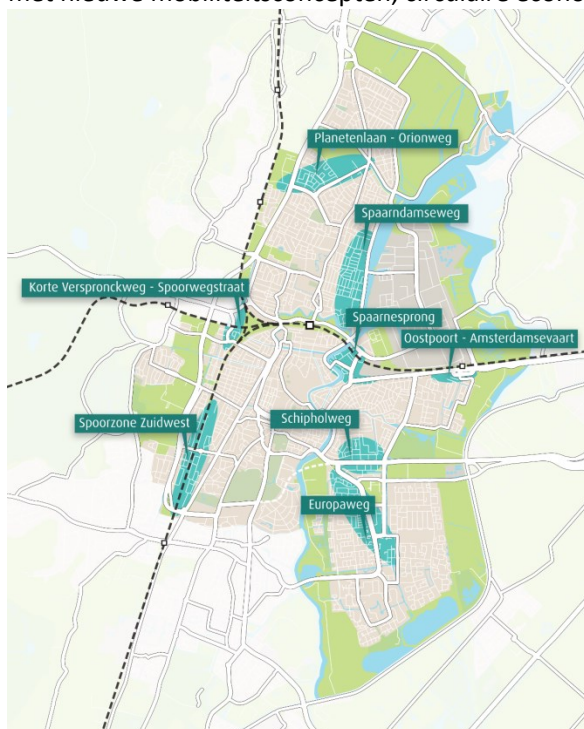
Door de populariteit van Haarlem als stad om in te wonen staan de betaalbaarheid en beschikbaarheid van woningen onder druk, vooral van sociale huurwoningen. De woonvisie zet daarom in op het vergroten en versnellen van de woningproductie binnen het bestaand stedelijk gebied gebeuren. De prioriteit ligt daarbij op locaties rondom OV-knooppunten en door transformatie van leegstaande panden naar woningbouw. De ambitie is om tot en met 2025 7.500 extra woningen toe te voegen. Hiermee voert Haarlem de afspraken die gemaakt zijn over de regionale woningbouwopgave in het Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) 2016-2020 en de Actie-Agenda 2016-2020 Metropoolregio Amsterdam uit.

In het Coalitieprogramma Duurzaam Doen 2018-2022 is vastgelegd dat het bouwen van woningen wordt versneld met behoud van kwaliteit openbare ruimte en voorzieningenniveau. Volgens de prognoses zijn in Haarlem 14.000 woningen nodig tot 2040. Deze coalitie streeft naar 10.000 woningen tot 2025, met voldoende voorzieningen en een passende infrastructuur, aardgasloos en zo nodig energieleverend. De nadruk ligt op de ontwikkelzones, maar ook daarbuiten wordt Haarlem verdicht.

Er is een gevarieerd woningaanbod nodig om de hele breedte van inkomensgroepen te kunnen bedienen. Er zijn woningen nodig voor alleenstaanden, ouderen en gezinnen, ook andere, gemengde woonvormen en woningen voor specifieke groepen. Nieuwe projecten krijgen een verdeling van 40% sociale huur, 40% middeldure huur of koop en 20% overig woningen.

Acht ontwikkelzones

De gemeente Haarlem wenst de woningbouwproductie te versnellen en streeft naar 10.000 woningen in 2025. In de ontwikkelzones is het de ambitie om een fors aantal van deze woningen toe te voegen aan de Haarlemse woningvoorraad, waarbij ook de ruimtelijke kwaliteit toeneemt. Haarlem wil de groei gebruiken om de stad te verbeteren. De woningen zijn aardgasloos en zo mogelijk energieleverend. De ontwikkelzones zijn toekomstwijken waar geëxperimenteerd wordt met nieuwe mobiliteitsconcepten, circulaire economie en versterking van de sociale samenhang.



Figuur 5 Acht ontwikkelzones

3. Bevindingen

In dit hoofdstuk worden de bevindingen van de analyse weergegeven. De belangrijkste vraag is: wat is het gemiddelde autobezit in Haarlem? Daarnaast wordt gekeken in welke mate geografische aspecten invloed hebben op het autobezit, zoals de ligging in stadsdelen of wijken, de ligging binnen of buiten een parkeerzone of de ligging ten opzichte van openbaar vervoer. Ook wordt gekeken of er relaties zijn tussen het autobezit en kenmerken van de woning, zoals de WOZ-waarde of de oppervlakte van de woning. En er wordt gekeken of er een relatie kan worden gevonden tussen autobezit en meerdere huishoudens.

3.1 Gemiddeld autobezit

Het gemiddeld autobezit in Haarlem is 0,9 auto per woning. Dit is als volgt opgebouwd:

Personenauto op woonadres	0,7674
Bestelbusje/bedrijfsauto op woonadres	0,0458
Aandeel lease 10%	0,0813
Gemiddeld autobezit	0,8945 -> afgerond 0,9

3.2 Autobezit per stadsdeel en wijk

Het gemiddelde autobezit in het stadsdeel centrum is fors lager dan het gemiddelde autobezit in de andere stadsdelen. Dat is vooral zichtbaar als er afgerond wordt op 2 decimalen.

Stadsdeel	Autobezit
Centrum	0,6 (0,61)
Oost	0,9 (0,88)
Schalkwijk	0,9 (0,90)
Zuid-West	0,9 (0,94)
Noord	1,0 (0,95)

Tabel 3 Autobezit per stadsdeel

Wanneer er per stadsdeel ingezoomd naar wijk, dan blijken er toch ook verschillen in het gemiddelde autobezit. Dat geldt niet voor het stadsdeel centrum want die kent maar 1 wijk. Spaarndam blijkt de grootste uitschieter. Dit is ook de wijk die het meest afgelegen is van de stedelijke voorzieningen en het minst bereikbaar is met openbaar vervoer.

In de meeste stadsdelen schommelt het gemiddelde autobezit tussen ongeveer 0,8 en 1,0⁶ auto/woning.

⁶ In Zuid-West en Noord lijkt het afwijkend. Maar ingezoomd blijkt het toch vlakbij de gemiddelden te liggen. In Zuid-West is de wijk met het laagste autobezit Zijlwegkwartier (0,86 auto/woning) en in Noord heeft Vogelenwijk een autobezit van 1,07 per woning.

Noord	Autobezit
Transvaalwijk	0,8
Delftwijk	0,8
Ter Kleefkwartier	1,0
Te Zaanenkwartier	1,0
Vondelkwartier	1,0
Indischewijk	1,0
Vogelenwijk	1,1
Spaarndam	1,3

Oost	Autobezit
Slachthuiswijk	0,8
Amsterdamsewijk	0,9
Parkwijk	1,0
Waarder- en Veerpolder	1,0

Schalkwijk	Autobezit
Europawijk	0,8
Meerwijk	0,8
Boerhaavewijk	1,0
Molenwijk	1,0

Zuid-West	Autobezit
Zijlwegkwartier	0,9
Haarlemmerhoutkwartier	0,9
Houtvaartkwartier	1,0
Duinwijk	1,0

Centrum	Autobezit
Oude Stad	0,6

Tabel 4 Autobezit per stadsdeel en wijk

3.3 Effect parkeerregulering

Parkeerregulering lijkt effect te hebben op het autobezit. Naar mate het parkeerregiem strenger is, neemt het autobezit af lijkt het. Zo is het gemiddelde autobezit buiten het gereguleerd gebied 1,0 auto per woning, in zone C 0,8 auto per woning en in zone B is het gemiddelde autobezit 0,6 auto per woning. Toch blijkt ook het autobezit binnen één parkeerzone behoorlijk te schommelen.

Parkeerzone	Gemiddeld autobezit	Wijk met laagst gemiddeld autobezit	Wijk met hoogst gemiddeld autobezit
Zone B	0,6	Oude Stad	Haarlemmerhoutkwartier
Zone C	0,8	Duinwijk	Waarder- en Veerpolder
Buiten gereguleerd	1,0	Transvaalwijk	Spaarndam
			Duinwijk

Tabel 5 Autobezit per parkeerzone

3.4 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 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. De analyse kijkt naar het autobezit van woningen rondom NS-stations en HOV-haltes en hoe zich dit verhoudt tot het gemiddelde autobezit per stadsdeel.

3.4.1 Nabijheid treinstations

Het gemiddelde autobezit in een straal van 500 meter rondom NS-stations is 0,8 auto per woning in Haarlem⁷. Maar er is een duidelijk verschil tussen het autobezit rond de Intercity-stations en de Sprinterstations.

Type station	Naam station	Autobezit (500 m)
IC station	Station Haarlem	0,7
IC station	Station Heemstede-Aerdenhout	0,7
Sprinter station	Station Bloemendaal	1,1
Sprinter station	Station Haarlem Spaarnwoude	1,1
Sprinter station	Station Overveen	1,1
Gemiddeld NS-stations		0,8

Tabel 6 Autobezit rondom NS-stations

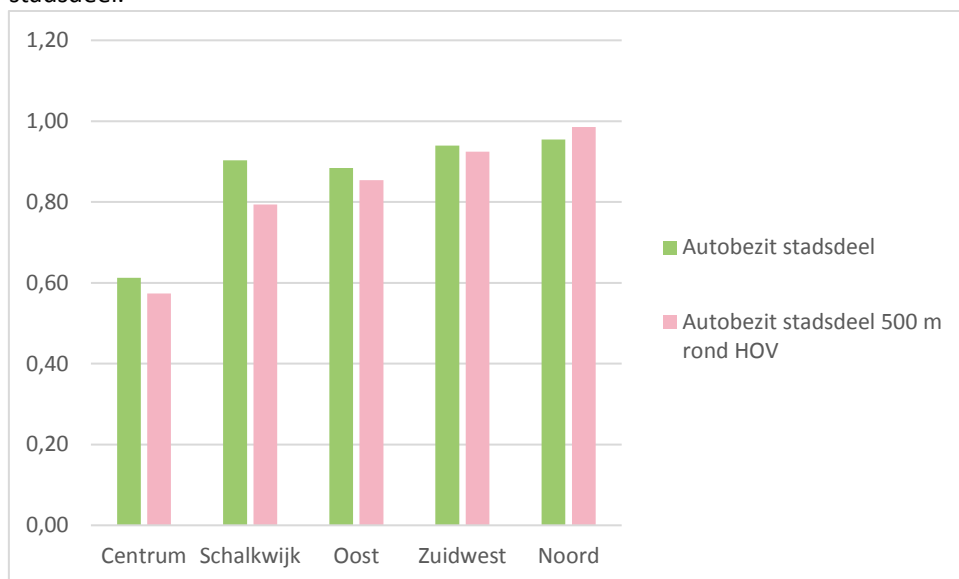
3.4.2 Nabijheid HOV haltes

Het autobezit rondom HOV-haltes is gemiddeld 0,8 auto per woning. Het laagste gemiddelde autobezit is rondom Centrum/Verwulft (afgerond 0,6 auto per woning). Het hoogste gemiddelde autobezit is bij Blauwe brug (afgerond 1,5 auto per woning).

⁷ De stations Heemstede-Aerdenhout, Bloemendaal en Overveen liggen niet op gemeentegrond van Haarlem. Deze zijn wel meegenomen in deze analyse omdat er woningen in Haarlem zijn die binnen het invloedgebied van deze stations liggen. In dit onderzoek zijn uitsluitend Haarlemse huishoudens en hun autobezit meegenomen en niet de huishoudens van de buurgemeenten. Binnen 500 meter rondom Station Santpoort Zuid liggen geen woningen op het grondgebied van Haarlem.

HOV halte	Autobezit (500 m)
Centrum/Verwulft	0,6
Europaweg	0,7
Tempeliersstraat	0,8
Schipholweg/Europaweg	0,8
Schalkwijk centrum	0,8
Burgemeester Reinaldapark	0,8
Delftplein/Spaarne Gasthuis	0,9
Raaksbrug	0,9
Prins Bernhardlaan	0,9
Julianapark	1,0
Minahassastraat	1,1
Blauwe brug (Heemstede) ⁸	1,5
Gemiddeld HOV-haltes	0,8

In de gebieden binnen een stadsdeel in een straal van 500 meter rondom een HOV halte is het autobezit nagenoeg hetzelfde als het gemiddelde autobezit van het stadsdeel. Uitzondering is Schalkwijk. In Schalkwijk is het autobezit rondom een HOV-halte lager dan het gemiddelde van het stadsdeel.



Figuur 6 Autobezit rondom HOV-haltes per stadsdeel

⁸ De HOV halte Blauwe brug ligt niet op de gemeenteground van Haarlem. Maar binnen een straal van 500 meter liggen wel woningen in de gemeente Haarlem. Daarom is deze HOV-halte wel meegenomen in deze analyse.

3.5 Woningwaarde en oppervlakte

3.5.1 woningwaarde

De kencijfers van het CROW over parkeren leggen een relatie met de waarde van de woning. Daarom zijn de vigerende parkeernormen gebaseerd op een indicatie van de verkoopprijs van de woning. Om te onderzoeken of er inderdaad een relatie is tussen de waarde van de woning en het autobezit zijn de WOZ-waarden van de Haarlemse woningen per 1-1-2018 gebruikt. Dit betreft de WOZ-waarde van zowel huur- als koopwoningen. Van 2,4% van de woningen in deze analyse is niet bekend welke WOZ-waarde de woning heeft. Deze zijn buiten de analyse van deze paragraaf gelaten.



Figuur 7 Ontwikkeling autobezit per WOZ-waarde

Opvallend is dat het gemiddeld autobezit vooral stijgt in de categorie tot €250.000. Het gemiddeld autobezit blijft toenemen (maar minder snel) tot een gemiddelde WOZ-waarde van circa €450.000. Vanaf een WOZ-waarde vanaf €450.000 is de toename van het gemiddeld autobezit minder voorspelbaar. Boven de €900.000 neemt het autobezit weer sterker toe.

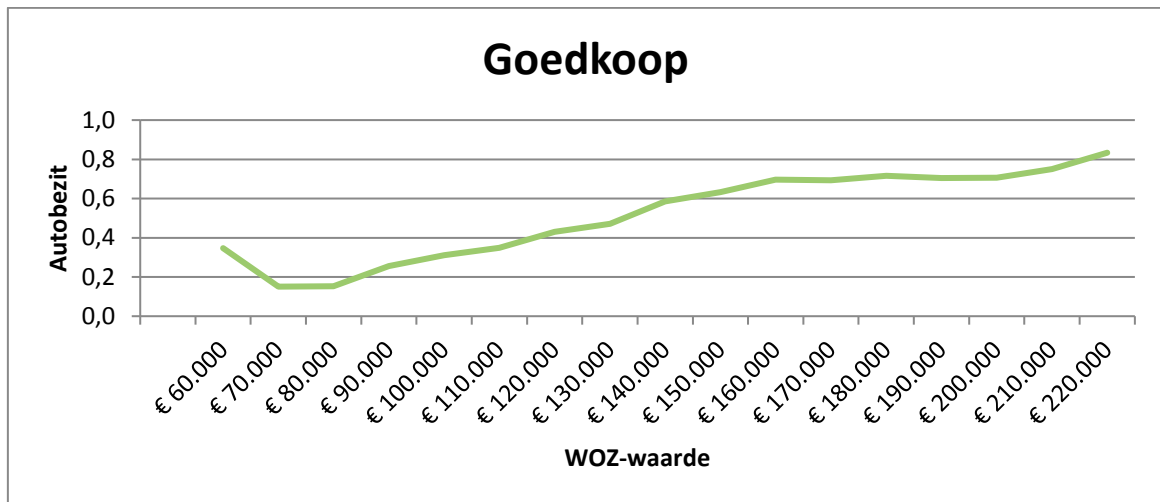
In de huidige nota parkeernormen worden 3 prijscategorieën gehanteerd voor de doelgroep wonen: goedkoop, midden en duur. De prijscategorieën voor de koopwoningen zijn gebaseerd op de Woonvisie: tot €215.000, tot €350.000 en duurder dan €350.000. Er blijken wezenlijke verschillen aanwezig in deze prijscategorieën.

Woning categorie	WOZ-waarde	Autobezit
Wonen goedkoop	Tot 215.000	0,6
Wonen midden	215.000-350.000	1,0
Wonen duur	350.000 en meer	1,2

Tabel 7 Autobezit per woningwaarde

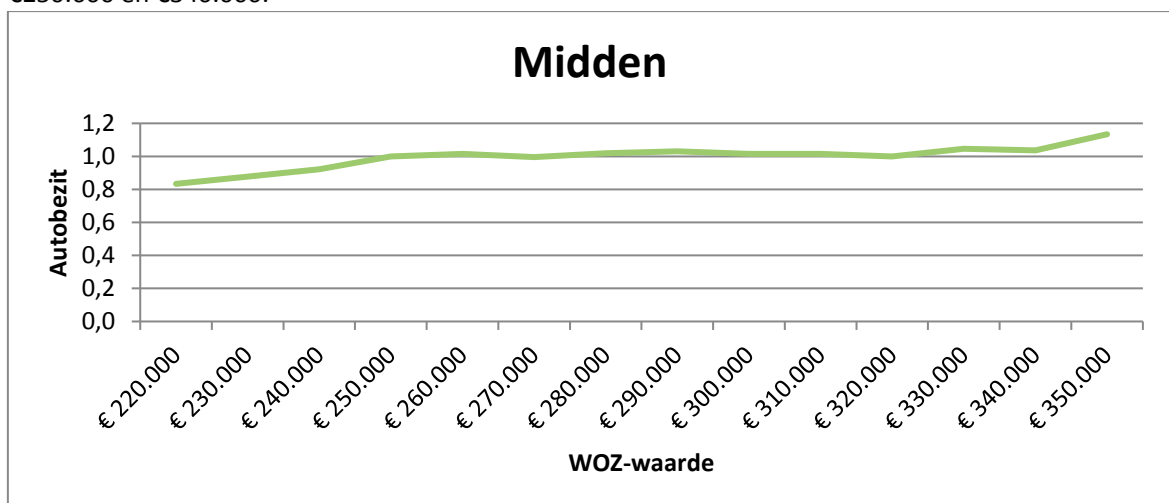
Met het vaststellen van de woonvisie heeft de gemeente gekozen om zich vooral te richten op de sociale huur. Bij koopwoningen is vooral behoefte aan koopwoningen in de categorieën goedkoop

en midden. In onderstaande figuur is zichtbaar bij welke woningwaarden in de categorie goedkoop (tot €215.000) het autobezit sterk(er) toeneemt. Daaruit blijkt dat het autobezit met een waarde tussen €90.000 en €160.000 sterk toeneemt. Tussen €160.000 en €200.000 is het autobezit vergelijkbaar. Boven de €200.000 neemt het autobezit weer sterker toe.



Figuur 8 Autobezit per WOZ-waarde in de categorie goedkoop

In de categorie midden (€215.000 tot €350.000) is het gemiddelde autobezit nagenoeg gelijk tussen €250.000 en €340.000.



Figuur 9 Autobezit per WOZ-waarde in de categorie midden

Uit onderstaande tabel blijkt bij welke parkeernorm de grootste toename in WOZ-waarde is.

Autobezit (aantal auto's per woning)	WOZ-waarde	Stijging
0,2	Tot € 80.000	
0,3	Tot €110.000	+ €30.000
0,4	Tot €120.000	+ €10.000
0,5	Tot €130.000	+ €10.000
0,6	Tot €150.000	+ €20.000

0,7	Tot €200.000	+ €50.000
0,8	Tot €220.000	+ €20.000
0,9	Tot €240.000	+ €20.000
1	Tot €340.000	+ €100.000
1,1	€390.000	+ €50.000

Tabel 8 Autobezit per WOZ-waarde

3.5.2 Oppervlakte

Er zijn ook gemeenten die ervoor gekozen hebben om een parkeernorm te koppelen aan de woninggrootte⁹. Het is de verwachting dat er een relatie is tussen de grootte van de woning en het autobezit: hoe groter de woning hoe hoger het autobezit. Om te onderzoeken of die stelling klopt is gekeken naar de bruto vloeroppervlakte (BVO) van de woning en het autobezit¹⁰.

BVO	autobezit
Kleiner dan 30 m²	0,2
30-50 m²	0,4
50-75 m²	0,6
75-100 m²	0,9
100-150 m²	1,1
groter dan 150 m²	1,3
Gemiddeld	0,9

Tabel 9 Autobezit per woningoppervlakte (BVO)

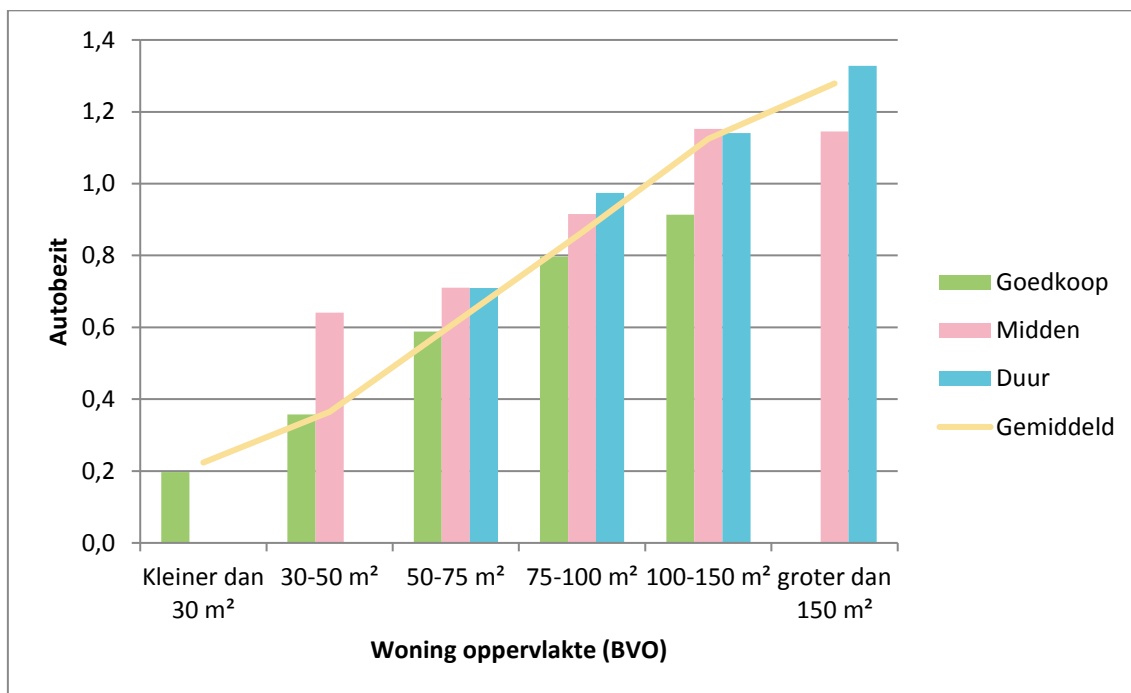
3.5.3 Woningwaarde en oppervlakte

Voor al bij de kleine of juist hele grote woningen zijn in sommige prijs categorieën te weinig woningen om een volledig betrouwbare conclusie te trekken over de relatie tussen autobezit, woningwaarde en oppervlakte¹¹. Hoewel er geen volledig betrouwbare conclusies getrokken kunnen worden is het met een beperkte doelgroep wel mogelijk om een impressie te geven. Uit de analyse blijkt vooral dat de verschillen bij woningen kleiner dan 30 m² en groter dan 100 m² grillig zijn, waardoor voor die categorieën de bevindingen geen eenduidige inzichten opleveren. Op basis van impressies lijkt het erop dat zowel de woninggrootte als de woningwaarde een rol spelen.

⁹ Bijvoorbeeld de gemeenten Amsterdam, Den Haag, Delft en Zaanstad

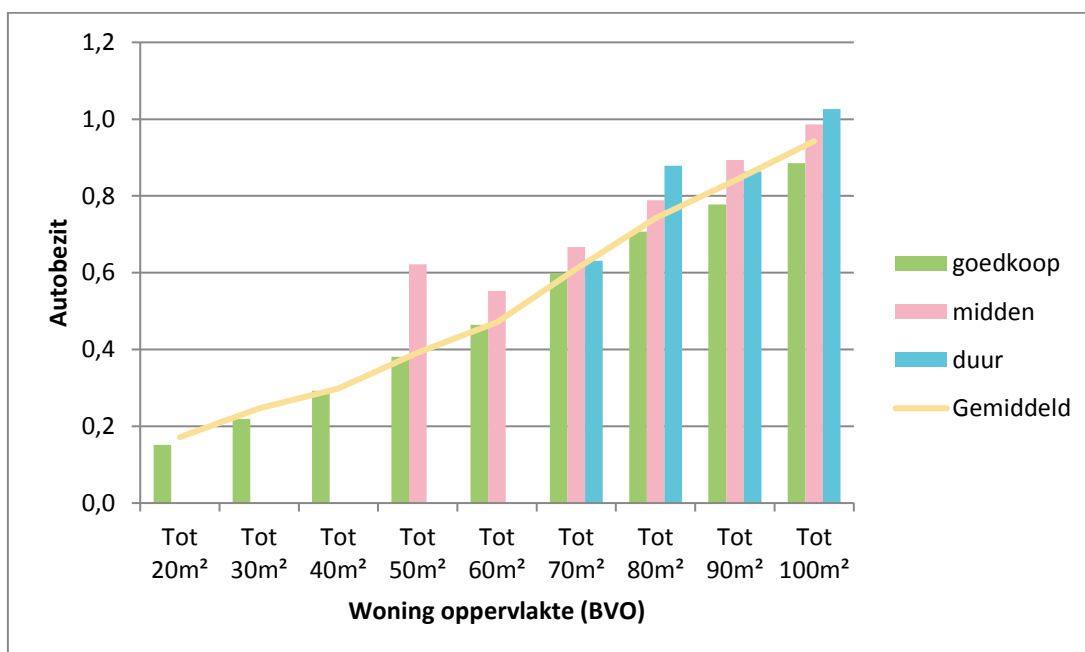
¹⁰ Sommige registraties van de BVO van een woning zijn onwaarschijnlijk hoog of laag. Zo is de grootste woning volgens de registratie ruim 15.000 m² en is de kleinste woning 2 m². Er zijn 73 woonadressen kleiner dan 10 m² en 147 woonadressen zijn groter dan 500 m². Deze vallen buiten de standaardafwijking en zijn daarom buiten beschouwing gelaten in deze paragraaf.

¹¹ Zie daarvoor alinea 2.12.1 Werkwijze en uitgangspunten



Figuur 10 Autobezit per woningwaarde en oppervlakte¹²

Opvallend zijn de uitkomsten in de prijs categorie midden in de categorie tot 100 m². Verder ingezoomd in deze categorie blijkt dat vooral het autobezit in de categorie tussen 40-50 m² veel hoger is dan je zou verwachten op basis van toename per woningwaarde en oppervlakte.



Figuur 11 Autobezit per woningwaarde en oppervlakte¹³

¹² De woningen kleiner dan 30 m² in de segmenten midden en duur en de woningen groter dan 150m² in de categorie goedkoop zijn buiten beschouwing gelaten omdat dit minder dan 100 betreft en daardoor een vertekend beeld (kunnen) laten zien.

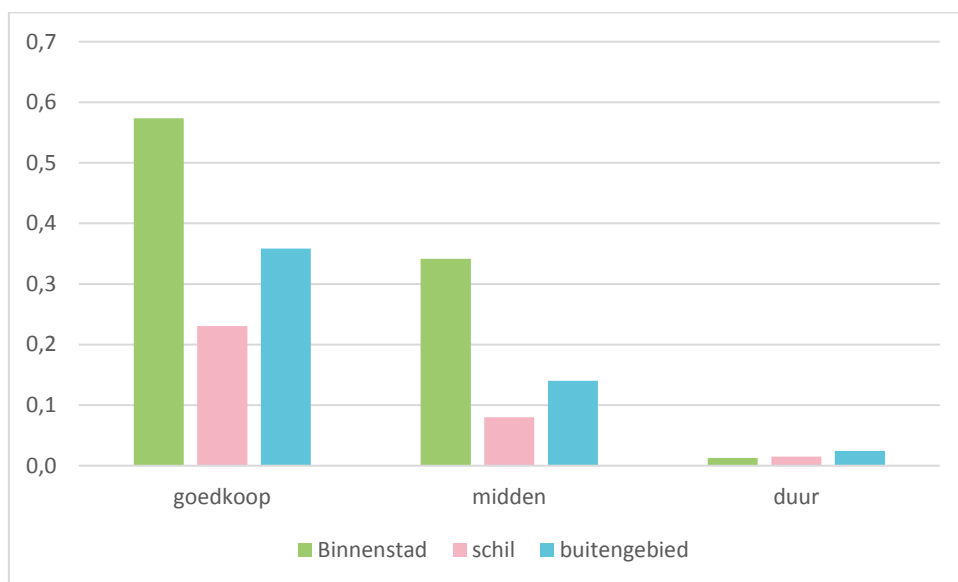
3.6 Huidige zones beleidsregels parkeernormen

De huidige beleidsregels parkeernormen kent drie zones (centrumgebied, schil/overloopgebied en rest bebouwde kom) en drie prijscategorieën (duur, midden, goedkoop). In bijlage 1 staan de buurten die bij deze zones horen. Op basis van de analyse is het autobezit in deze zones per prijscategorie als volgt.

	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom ¹⁴
Woning duur	0,9	1,2	1,4
Woning midden	0,6	1,0	1,2
Woning goedkoop	0,3	0,7	0,5

Tabel 10 Autobezit per zone uit de beleidsregels parkeernormen (2015)

Autobezit is niet één op één hetzelfde als een parkeernorm. Wanneer de parkeernorm op basis van autobezit bepaald zou worden, moet minimaal 0,3 voor bezoek bovenop het reële autobezit geteld worden. Dit geeft vooral in het centrumgebied en in de prijscategorie goedkoop aanleiding tot lagere parkeernormen.



Tabel 11 Verschil tussen vigerende parkeernorm en parkeernorm op basis van reël autobezit

Kanttekening hierbij is dat de parkeernorm voor sociale woningen reeds verlaagd is van 1,2 naar 0,9. Sociale huurwoningen maken in deze analyse nog wel onderdeel uit van de categorie goedkoop. In de binnenstad wordt al veel maatwerk verleend door het verlenen van een vrijstelling wanneer afgezien wordt van een parkeerrecht. Deze effecten zijn nog niet terug te zien in de analyse.

¹³ In deze figuur zijn woningen in categorieën per 10 m² ingedeeld. Hierdoor zijn in de segmenten midden en duur een aantal oppervlakte-groepen buiten beschouwing gelaten omdat dit minder dan 100 woningen betreft en daardoor een vertekend beeld (kan) optreden.

¹⁴ NB. Deze zonering is vertekend, want in deze huidige indeling vallen onder rest bebouwde kom zowel woonwijken zoals de Krim, als het buitengebied zoals de Veerpolder

3.7 Huishoudens en leeftijd hoofdgebruiker

3.7.1 Meerdere huishoudens

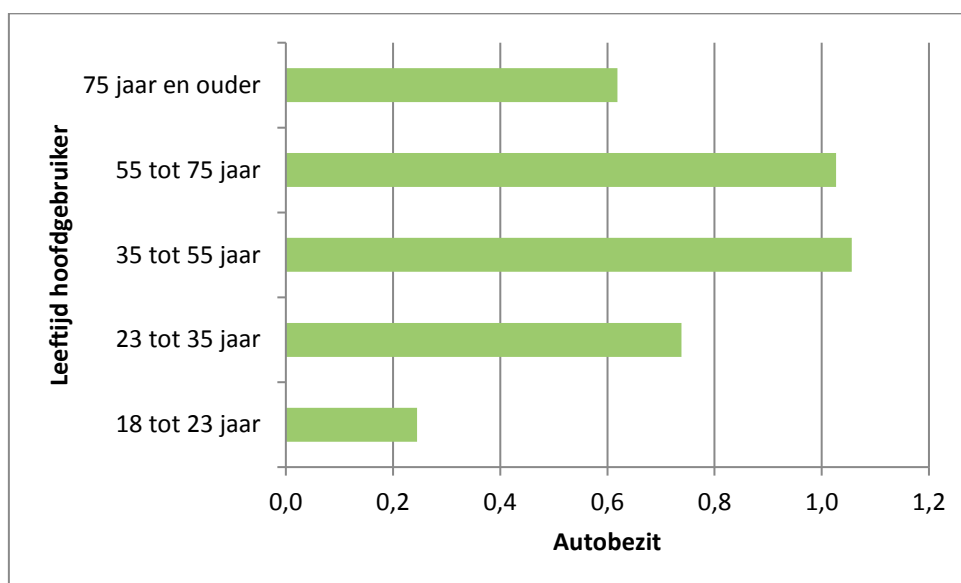
Uit de data blijkt dat 3% van woningen wordt bewoond door twee of meer huishoudens¹⁵¹⁶. Uit de data blijkt dat het gemiddelde autobezit niet evenredig toeneemt naarmate er meer huishoudens in een woning wonen. Het is belangrijk te beseffen dat dit het autobezit per woning betreft, niet het autobezit per huishouden.

Aantal huishoudens	Autobezit per woning
1 huishouden (69.268 woningen)	0,9
2 huishoudens (1.371 woningen)	1,3
3 of meer huishoudens (899 woningen)	1,1

Tabel 12 Autobezit per woning per aantal huishoudens

3.7.2 Leeftijd hoofdgebruiker

Van 4% van de woningen is niet bekend hoe oud de hoofdgebruiker is. In deze paragraaf zijn alleen de gegevens gebruikt van de woningen waarvan wel de leeftijd van de hoofdgebruiker bekend is. Het gemiddelde autobezit per woning is het hoogst bij woningen met een hoofdgebruiker in de leeftijdsgroepen tussen 35-55 jaar en 55-75 jaar. Het gemiddeld autobezit van hoofdgebruikers van een woning in de leeftijdsgroep tussen de 18 en 23 jaar is het autobezit fors lager.



Figuur 12 Gemiddeld autobezit (per woning) verdeeld naar leeftijdsgroepen

Uit de beschikbare data blijkt dat 93% uit één huishouden bestaat. 70% van de woningen met één huishouden heeft een hoofdgebruiker in de leeftijdscategorie tussen de 35 en 75 jaar. In die groepen is het autobezit het hoogst: 1,0 auto/woning. Het autobezit in woningen met jongere en oudere hoofdgebruikers is lager.

¹⁵ Van 4% is niet bekend hoeveel huishoudens er in een woning wonen. 93% van de woningen wordt bewoond door één huishouden.

¹⁶ In 33 woningen wonen meer dan 10 huishoudens. Deze 33 zijn in de analyse in deze alinea buiten beschouwing gelaten, omdat dit uitschieters zijn. Dit geeft een vertekend beeld van de werkelijkheid.

De analyse bevat te weinig data om volledig betrouwbare uitspraken te kunnen doen over het autobezit bij woningen met twee en meer huishoudens in alle leeftijdscategorieën van de hoofdgebruiker. Hoewel er geen volledig betrouwbare conclusies getrokken kunnen worden is het met een beperkte doelgroep wel mogelijk om een impressie geven. Uit de analyse blijkt dat het aantal auto's per woning met 2 of meer huishoudens hoger is dan bij woningen met één huishouden. Dit is logisch te verklaren omdat in de analyse gekeken is naar het autobezit per woning en niet naar het autobezit per huishouden.

Leeftijd hoofdgebruiker	Autobezit per woning met...		
	één huishouden	2 huishoudens	3 t/m 10 huishoudens
18 tot 23 jaar	0,1	*	*
23 tot 35 jaar	0,7	1,0	1,0
35 tot 55 jaar	1,0	1,5	1,6
55 tot 75 jaar	1,0	*	*
75 jaar en ouder	0,6	*	*

Tabel 13 Autobezit per woning met één huishouden per leeftijdscategorie

*) het aantal woningen in deze specifieke categorie bevat erg weinig resultaten waardoor er geen betrouwbare uitspraken gedaan kunnen worden.

4. Conclusies en aandachtspunten voor het vervolg

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 parkeerkecijfers 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 of het toepassen van maatwerk.

4.1 Conclusies

- Het gemiddelde autobezit in Haarlem is 0,9 auto per woning. Het gemiddelde autobezit in het stadsdeel centrum is fors lager (0,6) dan het gemiddelde autobezit in de andere stadsdelen (0,9-1,0).
- In Spaarndam is het autobezit met 1,3 auto per woning hoger dan in andere wijken.
- De cijfers duiden erop dat de aanwezigheid van een vorm van parkeerregulering leidt tot een lager autobezit. Deze conclusie is echter niet volledig te verklaren door dit onderzoek. Andere factoren kunnen een belangrijke rol kunnen spelen, zoals parkeerdruk, de daar meest voorkomende doelgroep of woontypologie. Parkeerregulering komt voor in de binnenstad en de schil daarom heen en het kan zijn dat deze omgeving een ander type bewoner aantrekt.
- Het gemiddelde autobezit rondom NS-stations is 0,8 auto per woning. Er is een duidelijk verschil tussen het autobezit rond sprinter-stations (1,1) en IC-stations (0,7).
- Ook rondom HOV-haltes is het autobezit gemiddeld 0,8 auto per woning. Dit verschilt sterk per HOV-halte (0,6-1,5).
- Er is een duidelijk verschil in autobezit naar prijscategorie van de woning. Met name in de categorie goedkoop (tot €215.000) is het autobezit fors lager (0,6) dan in de categorie midden (€215.000-€350.000) (1,0) of duur (€350.000 en meer) (1,2).
- Uit de analyse blijkt dat het autobezit met name sterk toeneemt naarmate de prijs van de woning stijgt tot €250.000. Tot een gemiddelde WOZ-waarde van circa €450.000 blijft het stijgen, maar vlakkt het af. Vanaf een WOZ-waarde vanaf €450.000 is de toename van het gemiddeld autobezit grilliger. Boven de €900.000 neemt het autobezit weer sterker toe.
- In de categorie goedkoop (tot €215.000) zit met name een zeer sterke stijging van het gemiddelde autobezit in de prijsgroep tussen €90.000-€160.000 (0,3 naar 0,7). Daarboven zit een lichte stijging van het autobezit.
- In de categorie midden (€215.000 tot €350.000) is het gemiddelde autobezit nagenoeg gelijk tussen €250.000 en €340.000.
- In de categorie duur neemt het autobezit toe, maar zijn de gegevens in deze analyse erg grillig.
- Uit de analyse blijkt dat hoe groter de woning, hoe hoger het autobezit.
- De analyse naar autobezit in de huidige zonering van de beleidsregels parkeernormen geeft vooral in het centrumgebied en in de prijscategorie goedkoop aanleiding tot lagere parkeernormen.
- Uit de analyse blijkt dat het gemiddelde autobezit in woningen met één huishouden lager is dan het autobezit per woning met twee of meer huishouden. Dat is niet vreemd, omdat dit het autobezit per woning betreft, niet het autobezit per huishouden. Wanneer twee huishoudens een woning delen, dan is het autobezit per huishouden dus lager dan bij de groep één huishouden per woning.

- Het gemiddeld autobezit van hoofdgebruikers van een woning in de leeftijdsgroep tussen de 18 en 23 jaar is het autobezit met 0,2 auto per woning fors lager dan bij andere leeftijdscategorieën. Het hoogste autobezit per woning is bij woningen waar de hoofdgebruiker tussen de 35 en 55 jaar is: 1,1 auto per woning.

4.2 Aandachtspunten voor het vervolg

- De inzichten uit deze analyse kunnen gebruikt worden bij het actualiseren van de parkeernormen. De analyse biedt hulp bij het vaststellen van de norm, maar zegt niets over de vorm van de parkeeroplossing.
- Deze analyse kan niet op alle vragen antwoorden geven. Zo kan met behulp van RDW gegevens geen inzicht verkregen worden in de parkeerbehoefte voor bezoekers aan woningen.
- De gegevens uit deze analyse kunnen gebruikt worden bij het bepalen van op dit moment de reële parkeerbehoefte bij woningen is. Ook de (on)mogelijkheid om in de buurt te parkeren kan invloed hebben op autobezit en dus op de parkeerbehoefte.
- Belangrijk is te realiseren dat uitkomsten niet zomaar gestapeld kunnen worden, bijvoorbeeld een lagere parkeerbehoefte bij een kleine woning die ook nog eens in zone B ligt betekent niet automatisch een extra lage parkeerbehoefte.
- Het is de ambitie van de gemeente Haarlem om het autobezit te beïnvloeden. Dit zal ook effect hebben op de parkeerbehoefte. Met een lagere parkeernorm wordt niet per definitie autobezit ontmoedigd. Voor een goede set maatregelen is inzicht nodig in maatregelen die de vraag naar autobezit beïnvloedt, zoals impact van parkeertarieven, kosten van een parkeerplaats, effect van parkeerdruk (de mate waarin bewoners dicht bij de woning kunnen parkeren), effect van parkeren op afstand etc.
- Er zijn ook landelijke trends in autobezit en autogebruik die impact kunnen hebben op de parkeerbehoefte in de toekomst. Dit onderzoek heeft hier niet naar gekeken, maar deze trends moeten uitdrukkelijk wel meegenomen worden bij het vaststellen van parkeernormen.

Bijlagen

Bijlage 1. Buurten in de zones parkeernormen

De huidige beleidsregels parkeernormen kent drie zones: centrumgebied, schil/overloopgebied en rest bebouwde kom. In onderstaande tabellen staan de buurten die bij deze zones horen.

Centrumgebied

Bakenes
Binnenstad
Heiliglanden
Stationsbuurt
Vijfhoek

Rest bebouwde kom

Buitengebied zuiderpolder
De Eenhoorn
De krim
Ellertsveld
Haarlemmerhout
Hekslootpolder
Meerwijkplas
Molenplan
Oosterduin
Oud Spaarndam
Oude Spaarndammerpolder
Poelpolder-noord
Poelpolder-zuid
Ramplaankwartier
Reinaldapark
Schooterroog en veerpolder
Spaarndammerpolder-zuid
Tuinbouwgebied noord
Tuinbouwgebied zuid
Van der aart sportpark
Veldzicht
Waarderpolder
Zuidhout
Zuid-Schalkwijkerweg

Schil/overloopgebied

Archimedesbuurt
Architectenbuurt
Bloemenbuurt
Boerhavevaart
Bomenbuurt oost
Bomenbuurt west
Bosch en vaart
Burgemeesterkwartier
Burgwal
Componistenbuurt
Cremerbuurt
Dietsveld
De burgen

Natuurkundigenbuurt west
Nelson mandelabuurt
Nieuw guineabuurt
Nobelprijebuurt
Noorderhout
Oude amsterdamsebuurt
Patrimoniumbuurt
Planetenbuurt
Potgierderbuurt
Professorenbuurt
Ripperdabuurt
Riverenbuurt
Roemer visserbuurt

De goede hoop	Romolenpolder oost
Erasmusbuurt	Romolenpolder west
Florapark	Rozenprieel noord
Frans halsbuurt	Rozenprieel zuid
Garenkokerskwartier	Schoolenaer
Geleerdenbuurt	Schoterveenpolder
Geneesherenbuurt	Schotervlieland
Generaalsbuurt	Schrijversbuurt
Geschiedschrijversbuurt	Sefinge nemelaar
Hasselaersbuurt	Sinnevelt
Honsbos-dever	Soendabuurt
Karolingenbuurt	Spijkerboorbuurt
Kleverpark noord	Sportliedenbuurt
Kleverpark zuid	Stedenbuurt oost
Koninginnebuurt	Stedenbuurt-west
kruidenbuurt	Sterrenbuurt
kruistochtbuurt	Van Aemstelbuurt
Kunstscihlderbuurt	Van Galenbuurt
Kweektuinbuurt	Van Schendelbuurt
Landenbuurt	Van Zeggelenbuurt
Leidsebuurt oost	Verzetsliedenbuurt
Leidsebuurt west	Waddenbuurt
Medanbuurt	Welgelegen
Meeuwenbuurt	Weltevredenbuurt
Molukkenubuur	Winkelcentrum Schalkwijk
Muiderkring	Zeeheldenbuurt
Nachtegaalbuurt	Zuiderpolder noord
Natuurkundigenbuurt oost	Zuiderpolder zuid

Colofon

Titel

Datum

Bestuurlijk opdrachtgever: Wethouders Floor Roduner (Ontwikkeling) en Cora Yfke Sikkema (Mobiliteit)

Auteurs: Jolien Prins
Bijdragen: Afdeling DIA

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

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,
27 november 2018

Tekst: J. Prins

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl