

Onderwerp Verlagen parkeernorm voor de categorie “sociale huurwoningen”	
Nummer	2017/486641
Portefeuillehouder	Spijk, J.K.N. van
Programma/beleidsveld	5.2 Parkeren
Afdeling	STZ/OGV
Auteur	Prins, J.
Telefoonnummer	023-5113345
Email	jprins@haarlem.nl
Kernboodschap	De raad besluit: 1. De categorie ‘sociale huurwoning’ (verhuurd door een woningcorporatie) toe te voegen aan de beleidsregels parkeernormen; 2. De parkeernorm voor sociale huurwoning (verhuurd door een woningcorporatie) vast te zetten op 0,9 parkeerplaats per woning in het centrum, de schil en rest bebouwde kom. In het onderzoek ‘Analyse naar de parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen’ is de reële parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen onderzocht. Het betreft hier uitsluitend de door woningcorporaties verhuurde sociale huurwoningen. Uit het onderzoek blijkt dat de parkeerbehoefte 0,9 parkeerplaats per sociale huurwoning is. Dit is lager dan de Haarlemse parkeernorm. De vigerende parkeernorm voor sociale huurwoningen is 1,2 of 1,3 parkeerplaats per sociale huurwoning, afhankelijk van de ligging in Haarlem. Een lagere parkeernorm voor sociale huurwoningen komt tegemoet aan het efficiënt inzetten van beperkte middelen en het versneld realiseren van sociale huurwoningen in Haarlem.
Behandelvoorstel voor commissie	De commissie Ontwikkeling wordt verzocht advies te geven aan de raad over het voorstel van het college in paragraaf 2 en over de wijze van agendering van het raadsstuk in de raadsvergadering.
Relevante eerdere besluiten	Woonvisie Haarlem 2017-2021 Doorbouwen aan een (t)huis (raad, 16 maart 2017, BBV nr. 2017/47534) Opinienota Parkeren bij nieuwbouw (commissie ontwikkeling, 21 september 2017, BBV nr. 2017/272203) Informatienota parkeerbehoefte bij sociale woningen (B&W, 28 november 2017, 2017/487277)

Besluit College d.d. 19 december 2017	1. Het college stelt het voorstel aan de raad vast. de secretaris, de burgemeester,
Besluit Raad d.d. (wordt ingevuld door de griffie)	De raad der gemeente Haarlem, Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders, Besluit: 1. De categorie ‘sociale huurwoning’ (verhuurd door een woningcorporatie) toe te voegen aan de beleidsregels parkeernormen; 2. De parkeernorm voor sociale huurwoning (verhuurd door een woningcorporatie) vast te zetten op 0,9 parkeerplaats per woning in het centrum, de schil en rest bebouwde kom. de griffier, de voorzitter,

1. Inleiding

Bij de vaststelling van de Woonvisie Haarlem (2017) 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 aanbeveling te doen over het al dan niet aanpassen van de parkeernorm voor deze functie.

Inmiddels is het onderzoek ‘Analyse naar de parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen’ (bijlage 1) uitgevoerd. Hierin is de reële parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen onderzocht. Het betreft hier uitsluitend de door woningcorporaties verhuurde sociale huurwoningen. Bij het onderzoek zijn drie woningcorporaties betrokken. Het rapport is voorgelegd aan het CROW, omdat deze landelijke organisatie de parkeerkencijfers opstelt. Op basis van de resultaten van het onderzoek wordt voorgesteld een aparte, lagere parkeernorm op te nemen voor sociale huurwoningen, verhuurd door een woningcorporatie.

2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. De categorie ‘sociale huurwoning’ (verhuurd door een woningcorporatie) toe te voegen aan de beleidsregels parkeernormen;
2. De parkeernorm voor sociale huurwoning (verhuurd door een woningcorporatie) vast te zetten op 0,9 parkeerplaats per woning in het centrum, de schil en rest bebouwde kom.

3. Beoogd resultaat

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

4. Argumenten

1. *Het voorstel draagt bij aan de doelen in programma 4.1 van de programmabegroting*
Haarlem wil een hoogwaardiger stedelijke omgeving zodat de aantrekkelijkheid van Haarlem behouden blijft. Haarlem kent een hoge bebouwingsdichtheid en ruimte is schaars. Een deel van de ruimte die voorheen voor parkeervoorzieningen werd gereserveerd kan door de lagere parkeernorm worden aangewend voor andere programmadoelen. Bijvoorbeeld voor een groter aanbod van (sociale huur)woningen en/of voor ruimte voor groen, spelen of andere voorzieningen die bijdragen aan een hoogwaardige stedelijke omgeving.

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

3. *De reële parkeerbehoefte van sociale huurwoningen blijkt lager*
Uit het onderzoek ‘Analyse naar de parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen’ blijkt dat de parkeerbehoefte van sociale huurwoningen circa 25% lager ligt dan de parkeernorm die nu gehanteerd wordt voor sociale huurwoningen van een woningcorporatie (1,2 of 1,3 afhankelijk van de ligging).
Uit het onderzoek blijkt een parkeerbehoefte van 0,9 parkeerplaats per sociale huurwoning. Hierin is ook de behoefte voor bezoek meegenomen. De parkeerbehoefte van 0,9 parkeerplaats per sociale huurwoning is gebaseerd op een brede steekproef. Mogelijk kan de parkeerbehoefte op termijn nog verder dalen. Om die trend in beeld te brengen is ook in de toekomst een vergelijkbaar onderzoek nodig.

4. *Landelijk expertisecentrum CROW is voorstander van maatwerkaanpak sociale huurwoningen.*
Het CROW stelt de parkeerkencijfers op. Op basis waarvan de parkeerkencijfers stellen gemeenten hun parkeernormen op. Desgevraagd heeft het CROW aangegeven voorstander te zijn van het vaststellen van parkeernormen op basis van lokaal en specifiek onderzoek: *“Het onderzoek van Haarlem op een specifieke doelgroep en een specifiek ruimtelijk programma op basis van lokale en eigen gegevens is een goed voorbeeld van een onderbouwing om eigen kencijfers te genereren.*

Omdat het onderzoek zo helder gedocumenteerd is, kunnen de belanghebbenden tot een gedeeld inzicht komen in de parkeervraag rondom dit type ontwikkelingen. CROW is een groot voorstander van lokaal en specifiek parkeeronderzoek als alternatief voor het hanteren van de 'standaard' parkeerkencijfers."

5. Een lagere parkeernorm draagt bij aan het versnellen van de productie van sociale huurwoningen

Via de prestatieafspraken is de wederkerige inzet van gemeente en woningcorporaties vastgelegd om de ambities uit de Woonvisie te realiseren. Onderdeel van deze ambities is het uitbreiden van de sociale huurvoorraad met circa 1.900 nieuwe sociale huurwoningen voor de komende 10 jaar. Het verlagen van de parkeernorm draagt bij aan het versnellen van de productie van sociale huurwoningen.

6. Met een lagere parkeernorm wordt schaarse ruimte effectiever gebruikt

Een parkeerplaats kost al snel 25 m², inclusief toenaderingsruimte. Het naar beneden bijstellen van de parkeernorm voor een sociale huurwoning met 0,3 parkeerplaats per woning bespaart ruim 14.000 m² in Haarlem (1.900 sociale huurwoningen * 0,3 * 25). De schaarse ruimte in Haarlem kan op deze manier efficiënter worden gebruikt, bijvoorbeeld voor groen en spelen of meer sociale huurwoningen.

7. Maatwerk komt tegemoet aan wens woningcorporaties

De woningcorporaties hebben bij de prestatieafspraken aangegeven dat meer maatwerk gewenst is. Ook binnen het huidige beleid is maatwerk mogelijk. Het onderzoek geeft ook inzichten over de parkeerbehoefte in gereguleerd gebied, nabij openbaar vervoer en bij verschillende huurklassen. Deze inzichten kunnen als bouwsteen gebruikt worden als gezocht wordt naar maatwerkoplossingen op een specifieke locatie. Dit komt tegemoet aan de wens van woningcorporaties om meer en versneld sociale huurwoningen in Haarlem te realiseren.

8. De investeringsruimte wordt doelmatiger aangewend

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

5. Risico's en kanttekeningen

1. In het onderzoek is uitsluitend gekeken naar sociale huurwoningen van woningcorporaties

Uit het onderzoek 'Analyse naar de parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen' blijkt dat de doelgroep die door woningcorporaties in een sociale huurwoning wordt gehuisvest een eigen parkeerbehoefte kent. In het onderzoek 'Analyse naar de parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen' uitsluitend is gekeken naar de DAEB¹ woningen van de woningcorporaties.

¹ Diensten van Algemeen Economisch Belang. Deze woningen mogen verhuurd worden aan huishoudens met een huishoudinkomen van maximaal €40.349,- per jaar (prijsspeil 2017).

Andere goedkope woningen zijn in dit onderzoek niet in meegenomen, zoals goedkope koopwoningen en goedkope huurwoningen waarbij een minimaal inkomen bepalend is om in aanmerking van de woning te komen. Het onderzoek zegt niets over de parkeerbehoefte van dit type woningen.

Op dit moment bevat de beleidsregels de categorie “woning goedkoop”. Daarin vallen zowel sociale huurwoningen als goedkope koopwoningen. Door het toevoegen van de categorie, “sociale huurwoning” (van woningcorporaties) aan de beleidsregels parkeernormen blijft de parkeernorm voor goedkope koop in stand. Bij het actualiseren van de beleidsregels parkeernormen zal naast de categorie sociale huurwoning ook aandacht worden besteed aan goedkope koop en andere vormen van goedkope huur.

2. Een parkeernorm is slechts één aspect van parkeerbeleid

Parkeernormen, parkeervormen (al dan niet gebouwd parkeren op eigen terrein) en parkeerregulering hebben een directe relatie met elkaar. Op basis van de parkeerbehoefte blijkt dat de parkeernorm in Haarlem ‘pijnloos’ naar 0,9 parkeerplaats per sociale huurwoning verlaagd kan worden. Het verder verlagen van de parkeernorm buiten het gereguleerd gebied leidt naar verwachting tot parkeeroverlast.

Een nog lagere parkeernorm kan alleen ingevoerd worden als ook een vorm van parkeerregulering ingevoerd wordt. Anders leidt een (te) lage parkeernorm tot parkeeroverlast.

3. Bij verkoop van de sociale huurwoning aan de markt kan een andere parkeerbehoefte ontstaan

Wanneer woningcorporaties de woningen in de verre toekomst alsnog aan de markt verkopen kan dit een andere doelgroep aantrekken met een andere parkeerbehoefte. Datzelfde geldt ook voor de inzichten die verkregen zijn uit de analyse van de parkeerbehoefte per huursegment. Om die reden wordt voorgesteld om deze inzichten niet te vertalen in beleidskaders, maar uitsluitend te gebruiken als toolbox voor maatwerk. In die gevallen ligt het bij de woningcorporatie om aan te tonen dat geen parkeeroverlast voor de omgeving ontstaat, ook niet bij een tweede of derde verhuring van dezelfde woning in de toekomst.

6. Uitvoering

Na vaststelling in de raad worden de woningcorporaties geïnformeerd over het raadsbesluit. Een lagere parkeernorm heeft een gunstig effect op de exploitatie van lopende bouwplannen. Wij verwachten dat deze beleidswijziging geen nadelige consequenties heeft voor bouwplannen waar reeds afspraken over gemaakt zijn.

Wij verwachten in de tweede helft van 2018 een besluit te kunnen voorleggen om de beleidsregels parkeernormen te actualiseren. Het is daarbij ons voornemen om ook aandacht te besteden onder welke voorwaarden, lagere parkeernormen dan 0,9 bij sociale huurwoningen mogelijk zijn. Tot die tijd kan het onderzoek gebruikt worden om maatwerk te verlenen in specifieke projecten.

7. Bijlagen

1. Analyse naar de parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen