

Parkeernormen sociale woningbouw Haarlemmermeer

Aan: Patrick van Soest en Rik Enequist (gemeente Haarlemmermeer)
Van: Sören Blankers
CC:
Datum: 23 november 2020

1 AANLEIDING EN DOEL

1.1 AANLEIDING

Veel gemeenten worstelen met het spanningsveld tussen voldoen aan parkeernormen enerzijds, en het faciliteren van een hoge vraag naar woningen anderzijds. Het aanhouden van een hoge parkeernorm kan zorgen voor woningbouwprojecten met lage dichtheden, wat in sommige situaties niet financieel rendabel is. Verder is het bouwen in lage dichtheden negatief voor andere aspecten, zoals de dekking van het openbaar vervoer. Om deze redenen kiezen sommige gemeenten er voor hun parkeernormen naar beneden bij te stellen.

Ook in de gemeente Haarlemmermeer leeft deze kwestie. In het Woonbeleidsprogramma 2019-2025 heeft de gemeente de ambitie uitgesproken om de sociale woningvoorraad te vergroten. De gemeente merkt dat de parkeernormen die zij nu nog hanteren, en die zijn ontleend aan de CROW-kentallen, het ontwikkelen van voldoende sociale huurwoningen in de weg staat. Bovendien lijkt ook de daadwerkelijke behoefte aan parkeerplaatsen bij sociale woningbouw lager te zijn. Om die redenen hebben de woningcorporaties bij de gemeente een voorstel gedaan om tot lagere parkeernormen voor sociale woningbouw te komen.

1.2 DOEL

De gemeente Haarlemmermeer ziet het voorstel van de woningcorporaties graag nader beschouwd door een onafhankelijk deskundige, en zij heeft DTV Consultants gevraagd deze beschouwing uit te voeren. Op basis van de beschouwing dient het voorstel van de corporaties vertaald te worden naar een ruimtelijk goed onderbouwd advies dat als input kan dienen voor actualisatie van de beleidsregel voor parkeernormen, waaronder de parkeernormen voor sociale woningbouw.

2 ONDERZOEKSAANPAK

Het onderzoek bestaat uit een combinatie van een beschouwing van het voorstel van de woningcorporaties en een inventarisatie en beoordeling van praktijkvoorbeelden van andere gemeenten.

Het voorstel van de woningcorporaties is geanalyseerd en getoetst op haalbaarheid. Hierbij is

- beoordeeld of de gedane aannames en getrokken conclusies duidelijk en logisch/verdedigbaar zijn;
- beoordeeld of het voorstel toepasbaar is op de situatie in de gemeente Haarlemmermeer.

Bij de inventarisatie van praktijkvoorbeelden is onder andere het rapport 'Parkeren en duurzame verstedelijking' (van MuConsult en Rho-adviseurs, in opdracht van de provincie Noord-Holland) gebruikt. De praktijkvoorbeelden zijn beoordeeld op de toepasbaarheid ervan in de gemeente Haarlemmermeer. Door deze inventarisatie kan bepaald worden welke keuzes vergelijkbare gemeenten maken met betrekking tot sociale woningbouw en parkeernormen en op welke manier de keuzes zijn vastgelegd in beleidsdocumenten.

Uiteindelijk zijn, op basis van het voorstel van de corporaties en de voorbeelden uit andere gemeenten, aangepaste parkeernormen voor sociale woningbouw in Haarlemmermeer opgesteld.

3 PARKEERBELEID HAARLEMMERMEER

In maart 2017 heeft de gemeenteraad van Haarlemmermeer het strategisch parkeerbeleid vastgesteld. Hierbij heeft de raad een amendement aangenomen waarin wordt aangegeven dat parkeernormen uit het 'Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer' (december 2013) leidend zijn bij het bepalen van het benodigd aantal parkeerplaatsen bij een (nieuw)bouwproject in de gemeente.

De normen uit het Handboek parkeernormen van de gemeente bestaan uit een samenvoeging van de parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 317 en CROW-publicatie 182 (voor zover de normen niet in publicatie 317 zijn geactualiseerd). Ook zijn bepaalde normen, voor functies die niet in een van de genoemde CROW-publicaties voorkomen, gebaseerd op basis van ervaringen bij het toepassen van parkeerbeleid of op basis van eigen onderzoek van de gemeente.

Net als de parkeerkencijfers van CROW, is de normentabel van de gemeente opgebouwd uit bandbreedtes. Een combinatie van stedelijkheidsgraad en ligging bepalen de bandbreedte. Haarlemmermeer bestaat immers uit een groot aantal kleine en grotere kernen en een uitgestrekt landelijk gebied, daarom is het niet reëel om voor de hele gemeente uit te gaan van één parkeernorm voor een functie. Vervolgens moet bepaald worden waar binnen de betreffende bandbreedte de parkeernorm zich bevindt. Bij de normen wordt in principe uitgegaan van de maximale waarde van de bandbreedte van de CROW cijfers. Hiervoor is gekozen vanwege het relatief hoge autobezit en -gebruik in Haarlemmermeer.

3.1 PARKEERNORMEN SOCIALE HUURWONINGEN

Sociale huurwoningen worden over het algemeen bewoond door mensen met een modaal inkomen of lager. Deze groep bezit minder auto's dan huishoudens met een bovenmodaal inkomen. Daarom zijn in de gemeentelijke parkeernormen aparte parkeernormen voor sociale huurwoningen opgenomen.

Er worden in de parkeernormentabel onderscheid gemaakt tussen drie typen voorzieningen waaronder sociale huurwoningen zouden kunnen vallen:

- Huurhuis, sociale huur;
- Huur, etage, midden/goedkoop;
- Woning, huur, etage, tot 40 m².

De eerste twee categorieën komen uit CROW-publicatie 317, de derde categorie is gebaseerd op onderzoek dat de gemeente heeft laten uitvoeren. Het onderscheid tussen de twee categorieën uit CROW-publicatie 317 is duidelijk; de categorie “huurhuis” betreft een grondgebonden woning en de categorie “etage” betreft een appartement of niet-grondgebonden woning. Daarbij kent de eerste categorie iets hogere parkeernormen. De vraag op welke manier de derde categorie (“woning, huur, etage”) zich qua verhoudt tot de andere twee kan voor onduidelijkheid zorgen. Deze derde categorie kent de laagste parkeernormen van de drie. In bijlage 1 is de huidige parkeernormentabel van deze drie categorieën te zien.

Elk van deze drie categorieën heeft een bepaalde bandbreedte. Om de correcte positie binnen de bandbreedte te bepalen, wordt gekeken naar de huurprijs in relatie tot de zogenoemde aftoppingsgrenzen (maximaal te berekenen huur). Er bestaan drie categorieën:

- Categorie 1: huurprijs tot eerste aftoppingsgrens;
- Categorie 2: huurprijs tot tweede aftoppingsgrens;
- Categorie 3: huurprijs tot liberalisatiegrens.

In afbeelding 1 is schematisch te zien op welke manier deze categorieën van invloed zijn op de positie in de bandbreedte. Huishoudens die woningen in categorie 1 betrekken, hebben minder te besteden, en worden qua parkeernormen ingedeeld in het minimum van de bandbreedte van de CROW-cijfers. Voor huurcategorie 2 geldt het gemiddelde van de bandbreedte en voor huurcategorie 3 geldt het maximum.



Afbeelding 1: Bepalen positie in bandbreedte bij sociale huurwoningen.

Bovenstaande methodiek werkt op een vergelijkbare manier als de criteria die de gemeente hanteert voor aanpassing van de norm bij nabijge ligging ten opzichte van HOV-halte of treinstation. Deze aanpassing van de norm op basis van ligging ten opzichte van OV-halte is in het geval van sociale huurwoningen niet in het beleid opgenomen.

Overigens kan de gemeente laten vastleggen voor welke periode woningen minimaal worden verhuurd als sociale huurwoningen. Voor de periode daarna kan worden vastgelegd dat de marktpartij het aantal parkeerplaatsen moet aanpassen op basis van de norm die past bij vrije sectorhuur/koopwoning, indien woningcorporaties de huurprijs tot boven de liberalisatiegrens

verhogen of over gaan tot verkoop. Zolang niet is voldaan aan de nieuwe parkeernorm blijven de woningen beschikbaar voor de sociale huur. Sturing kan ook plaatsvinden via bestemmingsplannen. De gemeente kan gebieden aan wijzen voor huurwoningen en via een verordening de maximale huurprijs vastleggen. Op die manier wordt voorkomen dat sociale huurwoningen worden verkocht of de huurprijs wordt geliberaliseerd, met als gevolg dat de gehanteerde parkeernormen niet meer overeenkomen met de werkelijke situatie.

4 VOORSTEL WONINGCORPORATIES

Vanuit de woningcorporaties is een voorstel gekomen voor een eenvoudigere benadering van de parkeernormen en voor lagere parkeernormen voor nieuwbouwprojecten van sociale huurwoningen. Hiermee wordt volgens de corporaties de haalbaarheid van nieuwbouw van sociale huurwoningen vergroot en meer recht gedaan aan de werkelijke parkeerbehoefte.

De corporaties geven aan dat de parkeernormen een belemmering vormen voor vergroting van de sociale woningvoorraad. Bovendien zijn zij van mening dat de behoefte aan parkeerplaatsen voor de sociale doelgroep, in het bijzonder bij jongeren en andere starters, erg laag is, waardoor momenteel onevenredig veel ruimte wordt opgeofferd aan parkeervoorzieningen. Met name de woningen met het prijsniveau tot de liberalisatiegrens vormen volgens hen een probleem. Hier wordt namelijk de maximale bandbreedte van de parkeernormen (uit CROW-publicatie 317) aangehouden.

Het voorstel vanuit de woningcorporaties is om in beginsel aan te sluiten bij de huidige methodiek van het bepalen van de parkeernormen en ook de CROW-tabellen toe te blijven passen. Hierop worden twee wijzigingen voorgesteld.

Het eerste voorstel is om de drie woningtypologieën of -categorieën voor sociale huurwoningen te verduidelijken en daarom alleen te differentiëren op basis van het aantal kamers van de woning. De volgende categorieën worden voorgesteld:

- 1 of 2 kamerwoning;
- 3 kamerwoning;
- 4 of meer kamers.

Het tweede voorstel is om het minimum van de bandbreedtes van CROW toe te passen. Motivatie hiervoor is dat er grote verschillen zouden zijn tussen het autobezit van woningeigenaren en de sociale huursector. Het is volgens de corporaties niet nodig de tabellen van CROW los te laten, maar om de parkeernorm te bepalen zou het realistisch zijn om aan te sluiten bij de onderkant van de bandbreedtes.

De volgende tabel levert de door de corporaties voorgestelde normen op. Aangezien de parkeerproblematiek met name in de stedelijke gebieden van Hoofddorp en Nieuw-Vennep speelt, is het Sterk Stedelijke segment als uitgangspunt genomen. De norm is hier steeds inclusief het bezoekersaandeel:

Tabel 1: Voorstel corporaties parkeernormen sociale woningbouw in sterk stedelijk gebied.

Woningtype	Centrum	Centrumschil	Rest bebouwde kom
1 of 2 kamerwoning	0,3	0,5	0,7
3 kamerwoning	0,6	0,7	0,9
4 of meer kamers	0,8	0,9	1,1

De voorgestelde parkeernormen zijn op de volgende manier uit de oude normen herleid:

- Minimale norm “woning, huur, etage, tot 40 m²” → norm 1 of 2 kamerwoning;
- Minimale norm “huur, etage, midden/goedkoop” → norm 3 kamerwoning;
- Minimale norm “huurhuis, sociale huur” → norm 4 of meer kamers.

5 PRAKTIJKVOORBEELDEN

Een inventarisatie van praktijkvoorbeelden van het beleid van andere gemeenten over parkeernormen voor sociale huurwoningen, leert dat de kwestie in veel gemeenten speelt. Sommige gemeenten hebben hun parkeerbeleid voor sociale huurwoningen aangepast. In dit hoofdstuk wordt ter referentie het beleid in een aantal andere gemeenten beschouwd.

Haarlem

De gemeente Haarlem heeft, op basis van RDW data, onderzoek gedaan naar de reële parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen, als input voor toekomstige beleidskeuzen op het gebied van parkeernormen.

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 verder op dat hoe hoger de huurprijs van de sociale huurwoning, hoe hoger de parkeerbehoefte is. Er zijn namelijk significante verschillen in het autobezit te onderscheiden voor de parkeerbehoefte tussen de huursegmenten:

- Categorie 1: huur tot eerste aftoppingsgrens: 0,61 per woning;
- Categorie 2: huur tot tweede aftoppingsgrens: 0,74 per woning;
- Categorie 3: huur tot liberalisatiegrens: 0,87 per woning.

Tilburg

De drie woningcorporaties in Tilburg hadden behoefte aan nieuwe parkeernormen voor sociale huurwoningen, omdat de indruk bestond dat de landelijke parkeernormen voor sociale woningbouw aan de hoge kant zijn. Daarom is empirisch onderzoek uitgevoerd. Op basis van dit onderzoek (Parkeerbehoefte sociale huurwoningen Tilburg, Groen Licht Verkeersadviezen, 2017) is geadviseerd om uit te gaan van de volgende parkeernormen:

- Gestapelde woningen (zone B en C): 0,80 parkeerplaats per woning (0,64 autobezit x 1,25 als factor voor de benodigde restcapaciteit);
- Niet-gestapelde woningen (zone B en C): 1,25 parkeerplaats per woning (1,00 autobezit x 1,25 als factor voor de benodigde restcapaciteit).

Er is in de studie geen onderzoek gedaan naar sociale woningbouw in de binnenstad (zone A).

Leiderdorp

Het Parkeerbeleidsplan 2012 is in 2016 geactualiseerd, vanwege de wens voor vernieuwde parkeernormen voor sociale huurwoningen. Er is hiervoor een onderzoek uitgevoerd met als centrale vraag of de parkeernorm die gehanteerd werd voor nieuwe sociale huurwoningen passend is. Op basis van dit onderzoek zijn de volgende parkeernormen voor sociale huurwoningen vastgesteld:

- Goedkope huurklasse (huurprijs prijspeil 2015: € 403): 0,9 – 1,1 per woning;
- Betaalbare huurklasse (huurprijs prijspeil 2015: € 576/618): 1,0 – 1,2 per woning;
- Middeldure huurklasse (huurprijs prijspeil 2015: € 710): 1,0 – 1,2 per woning.

Amsterdam

Op A en B-locaties in Amsterdam is het bij sociale huurwoningen vrijwel nooit rendabel om parkeerplekken te realiseren en daarom is de minimale parkeereis nul. Er zullen bij sociale woningen daarom nauwelijks parkeerplekken worden gerealiseerd anders dan op maaiveld. Deze locaties zijn echter niet te vergelijken met locaties in de gemeente Haarlemmermeer. Dat geldt wel voor bepaalde buitenwijken. In de buitenwijken worden de volgende normen gehanteerd (Nota Parkeernormen Auto, 2017):

- Noord: minimaal 0,5 per woning, geen maximum;
- Nieuw-West: minimaal 0,7 per woning, geen maximum;
- Zuidoost: minimaal 0,5 per woning, geen maximum.

Almere

In de Nota Parkeernormen van de gemeente Almere (2019) wordt onderscheid gemaakt tussen grondgebonden sociale huur en niet-grondgebonden sociale huur. Verder wordt onderscheid gemaakt naar drie sectoren binnen gemeente (A, B en C). De volgende parkeernormen worden gehanteerd:

- Grondgebonden: 0,9 (zone A), 1,1 (zone B), 1,3 (zone C);
- Niet-grondgebonden: 0,8 (zone A), 1,0 (zone B), 1,2 (zone C).

Dit is een verlaging ten opzichte van de parkeernormen uit 2017, destijds werd een norm van 1,5 gehanteerd.

Zoetermeer

Ook de gemeente Zoetermeer maakt in de Nota Parkeernormen (2019) onderscheid naar drie sectoren binnen de gemeente (A, B en C). Voor de categorie “sociale / goedkope huur” (definitie: een woning waarvan de huurprijs lager dan of gelijk is aan de geldende huurliberalisatiegrens) worden de volgende parkeernormen aangehouden:

- 0,7 (zone A), 0,8 (zone B), 0,9 (zone C).

Noord-Holland

Om het knooppuntenbeleid van de provincie Noord-Holland kracht bij te zetten, is in samenwerking met de gemeenten een onderzoek gestart naar de rol van parkeren bij duurzame gebiedsontwikkeling. Uit het onderzoek is een aantal succesfactoren en aandachtspunten voor afwijken van de vigerende parkeernorm genoemd.

Succesfactoren:

- Brede parkeerregulering;
- Beleid voor een autoluwe binnenstad;
- Participatie huidige bewoners;
- Deelmobiliteit als aanvullende vervoerwijze.

Aandachtspunten:

- Verwachtingen nieuwe bewoners;
- Afspraken met corporaties;
- Regulering in de omgeving;
- Vergunningsplafonds toepassen;
- Extra kijken naar piekbelasting (aanwezigheidspercentages);
- Aanbieden deelmobiliteit werkt (nog) niet altijd goed;
- Normen voor fietsparkeren worden belangrijker.

Conclusie uit praktijkvoorbeelden:

De gemeenten waarvan het beleid en de parkeernormen zijn onderzocht, verschillen in de parkeernormen die zij hanteren. Echter, de algemene trend is wel dat de parkeernormen voor sociale huurwoningen naar beneden bijgesteld worden. De meeste gemeenten hanteren een bandbreedte ongeveer tussen 0,8 en 1,3 per woning, afhankelijk van de ligging in de gemeente en het woningtype of prijsniveau van de woning.

6 CONCLUSIE: BEOORDELING VOORSTEL CORPORATIES

In dit hoofdstuk wordt het voorstel van de woningcorporaties beoordeeld op toepasbaarheid en doeltreffendheid voor de situatie in Haarlemmermeer. Hierin zijn de praktijkvoorbeelden uit andere gemeenten meegenomen. Op basis van deze beoordeling zijn vervolgens de parkeernormen voor sociale huurwoningen aangepast.

Het voorstel vanuit de woningcorporaties is om in beginsel aan te sluiten bij de huidige methodiek van het bepalen van de parkeernormen en ook de CROW-tabellen toe te blijven passen. Dit is een begrijpelijk keuze, mede omdat uit jurisprudentie blijkt dat er stevige onderbouwing en motivatie nodig is voor (sterk) afwijken van de CROW-parkeerkencijfers.

De woningcorporaties stellen twee wijzigingen voor:

- Het eerste voorstel is om de drie woningtypologieën of -categorieën voor sociale huurwoningen te verduidelijken en daarom alleen te differentiëren op basis van het aantal kamers van de woning. De volgende categorieën worden voorgesteld:
 - 1 of 2 kamerwoning;
 - 3 kamerwoning;
 - 4 of meer kamers.
- Het tweede voorstel is om de onderkant van de bandbreedtes van CROW toe te passen.

De woningcorporaties stellen voor om de parkeernormen en categorieën te hanteren zoals die in tabel 1 op pagina 4 zijn opgenomen.

Woningcategorieën

Het onderscheid tussen de categorieën die in het huidige parkeerbeleid van de gemeente Haarlemmermeer worden gehanteerd is niet voldoende duidelijk. Verduidelijking van de categorieën is nodig om op een eenduidige manier te kunnen bepalen in welke categorie een ontwikkeling valt. Met name het onderscheid tussen de categorie “woning, huur, etage, tot 40 m²” en de overige categorieën voor sociale huurwoningen is onduidelijk. De behoefte aan een vereenvoudiging van de categorieën is daarom begrijpelijk. De woningcorporaties hebben ervoor gekozen om te differentiëren op basis van het aantal kamers.

Uit onderzoek van onder anderen het Centraal Bureau voor de Statistiek blijkt dat er een direct verband bestaat tussen de hoogte van het inkomen en het autobezit in Haarlemmermeer. Hoe lager het inkomen, hoe minder voertuigen een huishouden bezit. Met name voor de laagste inkomens (tot een besteedbaar inkomen van € 2.500 per maand) geldt dat zij veel minder vaak één of meerdere auto's bezitten. Uit de inwonersenquête Haarlemmermeer 2016 blijkt daarnaast dat 24% van de huishoudens die een sociale huurwoning bewonen, geen auto bezit en 67% bezit één auto.

Er bestaat dus een rechtstreeks verband tussen hoogte van het inkomen en autobezit. Dat rechtvaardigt de huidige keuze voor differentiëren tussen de categorieën op basis van prijsniveau van de woning. Naar verwachting is er namelijk een directe relatie tussen inkomen en prijsniveau van de woning. Aanbevolen wordt daarom om, als aanvulling op de verschillende categorieën met het aantal kamers, te differentiëren op basis van prijsniveau (in de vorm van de aftoppingsgrenzen). Deze extra differentiatie biedt ruimte voor maatwerk.

In tabel 2 zijn de aanbevolen categorieën te zien, bij iedere categorie hoort een bepaalde parkeernorm.

Tabel 2: Mogelijke categorieën sociale huurwoning.

	Prijsniveau tot de 2 ^e aftoppingsgrens	Prijsniveau tot de liberalisatiegrens
4 kamers of meer, sociale huur		
3 kamers, sociale huur		
1 of 2 kamer(s), sociale huur		

Voorgestelde parkeernormen

De parkeernormen die door de woningcorporaties voorgesteld worden, liggen in de range van 0,3 (centrum, 1 of 2 kamers) tot 1,1 (rest bebouwde kom, 4 kamers of meer). In vergelijking met de andere gemeenten, valt daarbij vooral het relatief lage minimum van 0,3 op. Daarom is in overleg met de gemeente voorgenomen om de parkeernormen voor kleine sociale huurwoningen (1 of 2 kamers) gelijk te trekken aan de CROW-kencijfers voor “kleine eenpersoonswoningen” (publicatie 381). Bij deze categorie hoort een relatief laag kencijfer, dat enkel bedoeld is voor de kleinere sociale huurwoningen. Bij een prijsniveau tot de 2^e aftoppingsgrens, wordt het minimum CROW-kencijfer aangehouden, bij een prijsniveau tot de liberalisatiegrens, wordt het maximum CROW-kencijfer van deze categorie aangehouden.

In de huidige situatie, liggen de parkeernormen voor sociale huurwoningen in de range van 0,3 (woning, huur, etage, tot 40 m², sterk stedelijk, in centrum, minimum) tot 2 (huur, etage, middel/goedkoop, niet stedelijk, buitengebied, maximum). Als gekeken wordt naar de praktijkvoorbeelden van parkeernormen en autobezit in andere gemeenten, vallen daarbij vooral de hoge maxima van de normen in Haarlemmermeer op. Deze maxima liggen niet in lijn met het autobezit van bewoners van sociale huurwoningen. Aanbevolen wordt daarom om de cijfers die gemiddeld in de bandbreedte van de CROW-kencijfers liggen, in het vervolg als maximum te hanteren. Dat houdt in dat de bandbreedte kleiner wordt. Hiermee komen de parkeernormen bovendien in lijn met de ontwikkelingen in andere gemeenten.

In bijlage 2 is de aangepaste parkeernormentabel te zien. Daarin is de oude categorie “huurhuis, sociale huur” vervangen door de categorie “4 kamers of meer, sociale huur”. De categorie “huur, etage, midden/goedkoop” is vervangen door de categorie “3 kamers, sociale huur”. Ook bij deze categorieën dient te worden uitgegaan van een het minimum bij een prijsniveau tot de 2^e aftoppingsgrens, en van het maximum bij een prijsniveau tot de liberalisatiegrens. Uitzondering hierop zijn locaties in de nabijheid van een HOV-halte, in dat geval kan er toch voor gekozen worden om van de minimum parkeernorm uit te gaan.

Aanbeveling bij deze vernieuwde parkeernormen is verder om bij nieuwbouwprojecten met sociale woningen te blijven monitoren in hoeverre de parkeernormen overeenkomen met de werkelijke situatie.

BIJLAGE 1

HUIDIGE PARKEERNORMEN SOCIALE HUURWONINGEN HAARLEMMERMEER

		In centrum			Schil centrum			Rest bebouwde kom			Buitengebied					
		Minimum	Gemiddelde	Maximum	Minimum	Gemiddelde	Maximum	Minimum	Gemiddelde	Maximum	Minimum	Gemiddelde	Maximum	Per (eenheid)	Aandeel bezoekers	Op basis van
Huurhuis, sociale huur	Sterk stedelijk	0,8	1,2	1,6	0,9	1,3	1,7	1,1	1,5	1,9	-	-	-	1 woning	0,3 per woning	CROW 317
	Matig stedelijk	-	-	-	1	1,4	1,8	1,2	1,6	2	-	-	-	1 woning	0,3 per woning	CROW 317
	Weinig stedelijk	0,9	1,3	1,7	1	1,4	1,8	1,2	1,6	2	-	-	-	1 woning	0,3 per woning	CROW 317
	Niet stedelijk	-	-	-	-	-	-	1,2	1,6	2	1,2	1,6	2	1 woning	0,3 per woning	CROW 317
Huur, etage, midden/goedkoop	Sterk stedelijk	0,6	1	1,4	0,7	1,1	1,5	0,9	1,3	1,7	-	-	-	1 woning	0,3 per woning	CROW 317
	Matig stedelijk	-	-	-	0,8	1,2	1,6	1	1,4	1,8	-	-	-	1 woning	0,3 per woning	CROW 317
	Weinig stedelijk	0,7	1,1	1,5	0,8	1,2	1,6	1	1,4	1,8	-	-	-	1 woning	0,3 per woning	CROW 317
	Niet stedelijk	-	-	-	-	-	-	1	1,4	1,8	1	1,4	1,8	1 woning	0,3 per woning	CROW 317
Woning, huur, etage, tot 40 m ²	Sterk stedelijk	0,3	0,65	1	0,5	0,75	1	0,7	0,95	1,2	-	-	-	1 woning	0,2 per woning	eigen onderzoek
	Matig stedelijk	-	-	-	0,5	0,85	1,2	0,7	0,95	1,2	-	-	-	1 woning	0,2 per woning	eigen onderzoek
	Weinig stedelijk	0,5	0,75	1	0,5	0,85	1,2	0,7	0,95	1,2	-	-	-	1 woning	0,2 per woning	eigen onderzoek
	Niet stedelijk	-	-	-	-	-	-	0,7	0,95	1,2	0,7	0,95	1,2	1 woning	0,2 per woning	eigen onderzoek

BIJLAGE 2

AANGEPASTE PARKEERNORMEN SOCIALE HUURWONINGEN HAARLEMMERMEER

		In centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Per (eenheid)	Aandeel bezoekers	Op basis van
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum			
4 kamers of meer, sociale huurwoning	Sterk stedelijk	0,8	1,2	0,9	1,3	1,1	1,5	-	-	1 woning	0,3 per woning	CROW 317
	Matig stedelijk	-	-	1,0	1,4	1,2	1,6	-	-	1 woning	0,3 per woning	CROW 317
	Weinig stedelijk	0,9	1,3	1,0	1,4	1,2	1,6	-	-	1 woning	0,3 per woning	CROW 317
	Niet stedelijk	-	-	-	-	1,2	1,6	1,2	1,6	1 woning	0,3 per woning	CROW 317
3 kamers, sociale huurwoning	Sterk stedelijk	0,6	1,0	0,7	1,1	0,9	1,3	-	-	1 woning	0,3 per woning	CROW 317
	Matig stedelijk	-	-	0,8	1,2	1,0	1,4	-	-	1 woning	0,3 per woning	CROW 317
	Weinig stedelijk	0,7	1,1	0,8	1,2	1,0	1,4	-	-	1 woning	0,3 per woning	CROW 317
	Niet stedelijk	-	-	-	-	1,0	1,4	1,0	1,4	1 woning	0,3 per woning	CROW 317
1 of 2 kamer(s), sociale huurwoning	Sterk stedelijk	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,6	0,8	1 woning	0,3 per woning	CROW 381
	Matig stedelijk	0,5	0,6	0,6	0,7	0,6	0,8	0,6	0,8	1 woning	0,3 per woning	CROW 381
	Weinig stedelijk	0,5	0,6	0,6	0,7	0,6	0,8	0,6	0,8	1 woning	0,3 per woning	CROW 381
	Niet stedelijk	0,5	0,6	0,6	0,7	0,6	0,8	0,6	0,8	1 woning	0,3 per woning	CROW 381