

QuickScan planoptimalisatie suburbane plannen

Inhoud

1. Zoeken naar ruimte in bestaande plannen	2
2.1 Data-analyse dichtheid bestaande plannen	3
2.2 Decennia van suburbanisatie	4
3. Verschillende oorzaken huidige bouwtraditie.....	5
4. Casus planoptimalisatie	9
5. Potentie planoptimalisatie	10

Samenvatting

Volgens deze QuickScan is er voor mogelijk wel 30.000 woningen plek te winnen door middel van planoptimalisatie. Er wordt al decennia met een lage dichtheid gebouwd: slechts 35 woningen per hectare. Ook veel nieuwe suburbane plannen hebben een dergelijk lage dichtheid. Dat is zonde in een omgeving met schaarse ruimte en een groeiende vraag van kleinere huishoudens naar centrum-dorpse en stedelijke woonmilieus met een hogere dichtheid en nabijheid van voorzieningen.

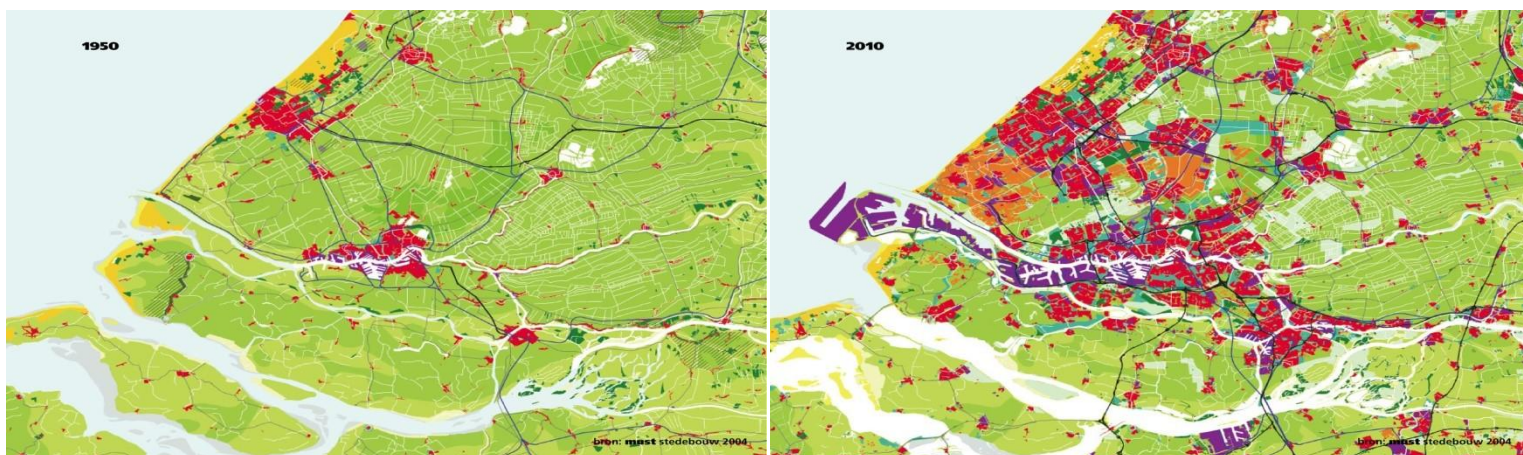
Er ligt een kans om suburbane plannen anders in te vullen. Door efficiënter ruimtegebruik met meer differentiatie in woonmilieus worden binnen dezelfde ruimte meer woningen gebouwd en sneller. Om de meer gewenste woonmilieus te ontwikkelen (met ander type woningen en ruimtelijke opzet) moeten wel bepaalde tradities, regels en normen worden losgelaten zoals de grondprijssystematiek en de standaard parkeernorm. Om de potentie in de praktijk te toetsen heeft de provincie samen met een gemeentelijk projectbureau een casus ruimtelijk en financieel uitgewerkt.

Planoptimalisatie leidt tot:

- Versnelling woningbouw;
- Meer gewenste woonmilieus;
- Een gezondere leefomgeving;
- Minder sociaal-economische segregatie;
- Financiële verbetering grondexploitatie;
- Meer woningen op de juiste locaties;
- Kortere afstanden tot voorzieningen;
- Meer draagvlak voor (bestaande)voorzieningen in de buurt zoals OV, winkels, horeca, sport en scholen.

1. Zoeken naar ruimte in bestaande plannen

Sinds 1950 is de Zuid-Hollandse bevolking met 40% toegenomen, van 2,5 miljoen naar 3,5 miljoen. Het bebouwd gebied in Zuid-Holland is in diezelfde periode gegroeid met ca. 500% (van 5% naar 25%). Na de oorlog zijn we hoofdzakelijk auto georiënteerde functie gescheiden woon- en werkmilieus gaan bouwen. Woonwijken met per hectare aanzienlijk minder woningen dan we voor de oorlog bouwden. En bedrijventerreinen die met hun hindercontouren, losstaande en extensieve laagbouw veel ruimte in zijn gaan nemen. Hiermee hebben we Zuid-Holland nu voor een groot deel dicht gebouwd. Als we door gaan als de afgelopen eeuw, blijft er weinig open ruimte meer over.



Afbeelding 1: Bebouwde ruimte 1950 en 2010

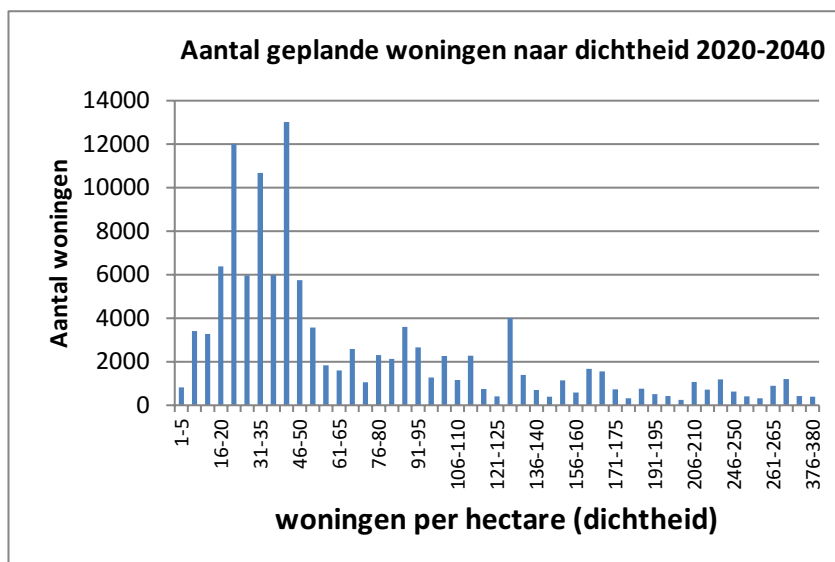
Volgens de Grote Omgevingstest (Zuid-Holland 2018) is er inmiddels een overschot aan de naoorlogse suburbane woonmilieus en juist vraag naar centrum-dorpse en rustig stedelijke leefomgevingen. Het geluid vanuit verschillende partijen om desondanks nieuwe suburbane wijken in het groen rondom de steden te bouwen zwelt aan.¹ Volgens de provincie is er echter veel ruimte binnen bestaand bebouwd gebied. Als gemeenten bijvoorbeeld scherper beleid formuleren rond parkeernormen, milieucontouren en bouwen op en langs wegen en spoor, ontstaat er ruimte om het groen met rust te laten en extra investeringen in nieuwe wegen naar uitleglocaties te voorkomen. Maar er zijn nog andere mogelijkheden voor slim ruimte gebruik. Tot nu toe gaat de discussie vooral over locaties voor nieuwe plannen. De provincie Zuid-Holland kijkt met deze QuickScan naar wat gemeenten al van plan zijn te bouwen. Als er in de bestaande plannen meer woningen kunnen worden gebouwd, kan de woningbouw worden versneld en zijn er minder nieuwe plannen in het groen nodig. Planoptimalisatie.

¹ <http://www.bouwendnederland.nl/nieuws/14300047/verhagen-op-deze-manier-creeren-we-woningnood>

2.1 Data-analyse dichtheid bestaande plannen

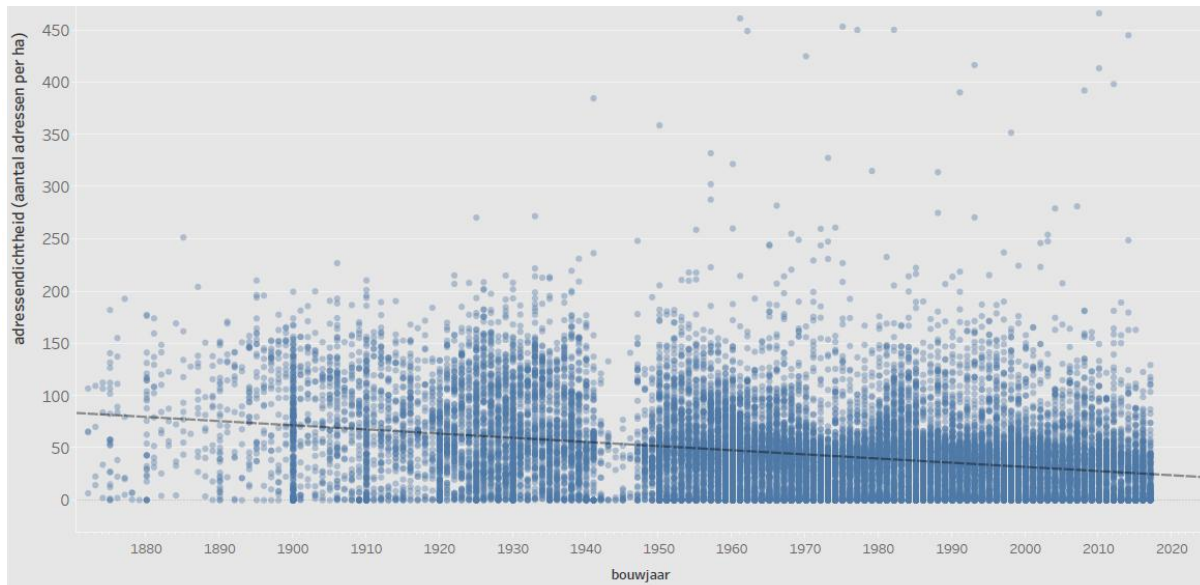
De provincie ontvangt jaarlijks van de gemeenten informatie over nieuwe woningbouwplannen: de contouren van het plan op kaart, de aantallen woningen, de woningtypen, de bouwplanning en het beoogde woonmilieu. Met deze data kan de hoeveelheid woningen per hectare worden berekend, of wel de dichtheid. Uit de dichtheid is de ruimtelijke kwaliteit, het woonmilieu, van een plan grofweg af te leiden. Landelijke plannen laten een dichtheid onder de 15 woningen per hectare zien, suburbane plannen een dichtheid tussen de 20 en de 45 afhankelijk van de prijs. Stedelijke plannen hebben een dichtheid tussen 50 en 80 woningen per hectare. En hoog stedelijke plannen hebben een nog hogere dichtheid van bijvoorbeeld wel 200 woningen per hectare.

De provincie heeft de plannen groter dan 50 woningen geanalyseerd op de dichtheid. Uit de analyse van deze woningbouwplannen in Zuid-Holland, komt naar voren dat de helft in lagere suburbane dichtheden wordt gebouwd van tussen de 15 en 45 woningen per hectare. Dit zijn vooral de plannen buiten de grotere stedelijke gemeenten. Er worden daar nog hoofdzakelijk eengezinswoningen gepland in een suburbane opzet.



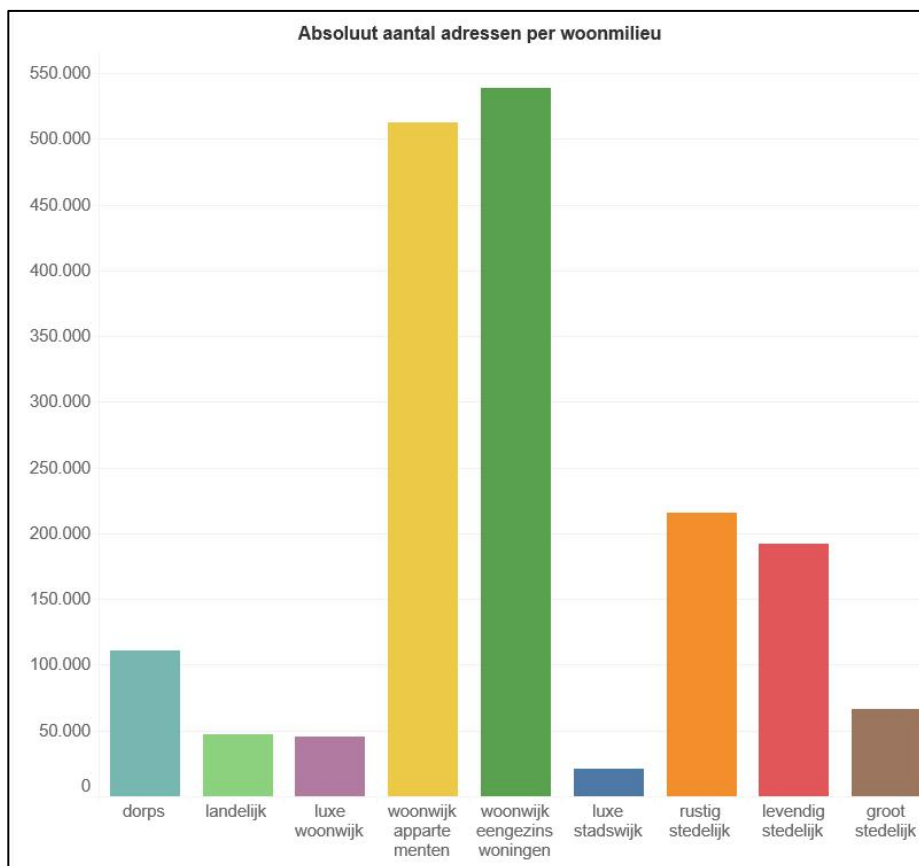
Figuur 1. Geplande woningen naar dichtheid Bron: planmonitor Zuid-Holland, Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) bewerking PZH

2.2 Decennia van suburbanisatie



Figuur 2. Gemiddelde adressendichtheid per bouwperiode met trendlijn. Bron: Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG), Basisregistratie grootschalige topografie (BGT), bewerking PZH.

Niet alleen de dichtheid van nieuwe plannen is laag. Ook de dichtheid van in het verleden gebouwde wijken is door de decennia heen structureel gedaald. Uit data-analyse die de provincie heeft uitgevoerd blijkt dat de gemiddelde woningdichtheid de afgelopen 150 jaar is gehalveerd (zie figuur 2).



Figuur 3 Kwalitatiever samenstelling bestaande woningvoorraad. Aantal woningen per woonmilieu.

Vóór de oorlog bouwden we stedelijke en centrum dorpsse omgevingen met een menging van eengezinswoningen, beneden-bovenwoningen en appartementen, bedrijfsruimte en voorzieningen in dichtheden van rond de 80 adressen per hectare. Na de oorlog zijn we vrijwel uitsluitend

functiegescheiden suburbane appartementen- en eengezinswoningwijken gaan bouwen. De dichtheid ligt nu al jaren gemiddeld rond de 35 adressen per hectare. Hierdoor is een eenzijdige woningvoorraad ontstaan en de genoemde vervielfoudiging van het ruimte beslag. Grafiek 5 laat de verschillende woonmilieus zien. De gele en groene staven geven de woonmilieus weer die na de oorlog zijn gebouwd (woonwijk met appartementen en/of eengezinswoningen). Inmiddels bestaat 2/3 van de voorraad uit deze suburbane woonmilieus. Deze hebben gemiddeld een lage dichtheid tussen de 25 en 45 woningen per hectare.

Veranderende woonmilieu vraag

De vorige eeuw kenmerkte zich door een vraag naar suburbaan wonen, als gevolg van het onleefbaar worden van de stad en bestuurlijke en ambtelijke focus op het suburbaan wonen. Die trend is inmiddels gekeerd. Uit de Grote Omgevingstest blijkt een overschot aan suburbane woonomgevingen en een grote vraag naar écht stedelijke, écht dorpse en écht landelijke leefomgevingen. Door het eenzijdige aanbod zien we nu ook prijsstijging, gentrification en economische segregatie in de schaarse stedelijke en dorpse leefomgevingen.

Veranderende demografie

De helft van de huidige woningvoorraad bestaat uit eengezinswoningen, terwijl slechts 1/3 van de huishoudens uit gezinnen bestaat. 2/3 van de huishoudens bestaat uit één- en tweepersoonshuishoudens. Tot 2040 komen er in Zuid-Holland ruim 160.000 éénpersoonshuishoudens bij. Dit type huishouden groeit met 23%, drie keer zo snel als de andere huishoudenstypen.

Ruimtelijke efficiëntie, woonmilieu voorkeuren en demografische ontwikkelingen zijn redenen om een ander soort plannen te maken. Dit blijkt in de praktijk echter moeilijk. Het bouwen van suburbane plannen met lage dichtheid, vooral gericht op gezinnen is gezien deze feiten mogelijk niet de meest toekomstbestendige keus.

3. Verschillende oorzaken huidige bouwtraditie

Allerlei normen en ingesleten gedrag bepalen momenteel de dichtheid en verschijningsvorm van de nieuwbouwwijken. Een samenhang van ingesleten gedrag en normen, bijvoorbeeld voor het ontwerp van de weg, voor de verkeersdoorstroming, duurzaamheid en normen rond het scheiden van werken en wonen, bepalen gezamenlijk dat vrijwel alle woonwijken er per periode hetzelfde uitzien. Grote invloed hebben onder andere parkeernormen, opdrachtgeverschap en financiële doelstellingen.

Parkeernorm

De parkeernorm, die de gemeenteraad zelf vaststelt, bepaalt in grote mate hoeveel woningen er in een plan kunnen komen. Als er per woning 1,5 of meer parkeerplekken moeten worden gerealiseerd wordt hier veel ruimte voor gereserveerd, op straat, op binnenterreinen of in garages waar een plek al snel € 30.000 kost.

Voor dat laatste wordt vanwege de kosten niet gekozen. Het is dan makkelijker om het aantal woningen te beperken zodat het parkeren op maaiveld in te passen is. Op die manier bepaalt de parkeernorm vaak het aantal woningen dat in een plan wordt gebouwd. En het aantal auto's bepaalt hoe breed de wegen worden en hoe de omgeving er uit gaat zien. Momenteel is er wel aandacht voor het woonmilieu, maar die vindt door alle normen en eisen nog vooral zijn weerslag in de architectuur. Minder-stedelijke gemeenten hanteren vaak een norm van minimaal 1,7 tot 2,4 plekken per woning. De komst van de elektrische fiets en het gemak en de financiële voordelen van autodelen maken de tweede auto onnodig. Slechts 22% van de huishoudens in Nederland heeft meer dan 1 auto. Voor de verkoopbaarheid van woningen met één parkeerplek, hoeft men daarom niet veel te vrezen. Zeker niet als er nabijheid van voorzieningen, deelauto's en elektrische fietsen zijn. 30% van de bezitters van een tweede auto, geeft in de Grote Omgevingstest aan bij aanwezigheid van deze faciliteiten geen tweede auto meer nodig te hebben. 61 % van de mensen werkt op elektrisch fietsafstand (15km) van huis.

Lagere parkeernormen vereist naast goede communicatie met de nieuwe bewoners ook vaak parkeerregulering, als garantie voor omwonenden om parkeren in de omgeving te voorkomen. Omwonenden zijn daar vaak tegen. Maar parkeerregulering is tegenwoordig technisch makkelijk en tegen lage kosten in te voeren met scanauto's, parkeerapp's en tegemoetkoming aan alle mogelijke bezwaren over bezoekersuren, mantelzorgers en winkelbezoek.

Bij veel dorpse uitbreidingen worden de parkeernormen hoog gelegd. Daardoor komen er weinig en vooral dure woningen. Dit zorgt ervoor dat het voor de kinderen van de huidige bewoners moeilijk is om als starter een plek te vinden en ook voor ouderen is het moeilijk om in hun omgeving te blijven wonen als zij vanwege zorg moeten verhuizen.



Afbeelding 2. De parkeernorm per woning bepaalt de benodigde ruimte voor auto's en daardoor de woningdichtheid. Tegelijkertijd bepaalt het ook in grote mate de kwaliteit van de omgeving: de grote van de tuin, het aantal woningen en draagvlak voor voorzieningen en OV.

Opdrachtgeverschap

De financiële maat van de opdrachtgever is vaak bepalend voor de maat van gebouwen. Kleinere particuliere beleggers lieten voor de oorlog de nu zeer geliefde stedelijke buurten bouwen, met een menging van appartementen, beneden-bovenwoningen en eengezinswoningen. Maar deze partijen komen er in gebiedsontwikkelingen minder tussen. Corporaties en institutionele beleggers bouwen het liefst grotere complexen. Ontwikkelaars bouwen buiten de stad het liefst eengezinswoningen voor verkoop aan particulieren met een hypotheek. Beneden-bovenwoningen en dubbele bovenhuizen noemen zij een 'moeilijk product' vanwege angst voor onverkoopbaarheid, hogere bouwkosten en minder ervaring met het product.

Gemeenten praten, als zij een grondpositie hebben, vanwege het gemak ook liever met een paar grote partijen dan met veel kleine. Hierdoor blijft particulier en kleinschalig opdrachtgeverschap een niche, hoewel hiermee wel hogere dichtheden te behalen zijn en de gevraagde soort leefomgevingen. Wie opdracht geeft heeft veel invloed op wat er wordt gebouwd en het opdrachtgeverschap is in Nederland met eigenlijk maar 3 partijen, vrij eenzijdig te noemen. Een eenzijdige woningvoorraad kan daar makkelijk het gevolg van zijn.

Financiële normen

Gemeenten en bouwers proberen een optimale prijs voor grond en bouw te krijgen. Woningtypen die het hoogste rendement geven per kavel worden het meest gebouwd. Grotere woningen brengen relatief meer op als naar de opbrengsten per kavel wordt gekeken. Deze zijn daarom financieel het meest interessant voor gemeenten en ontwikkelaars om te bouwen. CPB concludeerde onlangs ook dat gemeentelijke grondbedrijven er belang bij hebben dat er niet te veel woningbouwplannen zijn, om zo de woningprijzen hoog te houden: 'Gemeenten hebben wel invloed op de kwaliteit van woningen en op de plek waar ze worden gebouwd en stellen daar vaak hoge eisen aan. Zo komen er vooral duurdere woningen bij.'²

Het grondprijnsbeleid draagt volgens het CPB bij aan minder en duurdere woningen. In de gemeentelijke grondprijnsbrief worden jaarlijks ook normen vastgesteld. Normen die bepalen wat gemeentegrond onder een woning moet kosten. Die prijs wordt berekend per woning of appartement. Als je één woning bouwt betaal je één keer de grondprijs. Als je een beneden-bovenwoning bouwt op

² <https://www.cpb.nl/bouwproces-van-nieuwe-woningen>

diezelfde grond betaal je twee keer een lagere grondprijs. Eengezinswoningen leveren procentueel meer op. Op basis van bijvoorbeeld de Delftse grondquotes, levert bijvoorbeeld een eengezinsrijwoning van € 350.000, €101.500 op aan grondprijs. Als je in plaats van die eengezinswoning op dezelfde plek een beneden-bovenwoning van 2x € 175.000 zou bouwen, levert dit € 63.000 op, en een dubbele parkeeropgave. Een eengezinsrijwoning van € 450.000 levert €157.500 op. Als je in plaats daarvan 3 appartementen van € 200.000 bouwt, levert dat voor de grond slechts € 114.000 op en een driedubbele parkeeropgave.

	type woning	koopprijs	grondquote	grondprijs
	1x eg	€ 350.000	29%	€ 101.500
splitsen in	2x app	€ 175.000	18%	€ 63.000
	1x egw	€ 450.000	35%	€ 157.500
splitsen in	3x app	€ 150.000	17%	€ 76.500
of splitsen in	3x app	€ 200.000	19%	€ 114.000

Volgens veel planeconomen is bouwen van appartementen in plaats van eengezinswoningen dan ook slecht voor de grondprijs en de grondexploitatie. Zij rekenen dan echter niet mee dat bij optimalisatie er een ander ontwerp, meer uitgeefbare grond en minder parkeerbehoefte per woning ontstaat. En dat er meer collectieve voorzieningen haalbaar zijn. Tevens houden zij er geen rekening mee dat er meer bewoners komen en meer woningen hetgeen meer oplevert aan OZB, meer inkomsten voor het gemeentefonds en meer draagvlak voor voorzieningen, OV en MKB.

Grondprijsbeleid zou gedifferentieerder en meer als incentive benaderd kunnen worden. Gemeenten geven in hun grondprijsbrief aan gebonden te zijn aan staatssteun regels en marktconformiteit. Maar staatssteun is pas een probleem als er een selectief voordeel wordt gegeven. Momenteel conformeert de markt zich aan de grondprijsystematiek en die zorgt er in ieder geval niet voor dat er dubbele bovenhuizen en beneden-bovenwoningen worden gebouwd. Wellicht kunnen bouwers daar met ander grondprijsbeleid wel toe worden verleid. In de planuitwerking zou een prikkel ingebouwd kunnen worden dat wanneer de ontwikkelaar gaat optimaliseren binnen het voorgestelde bouwvolume (lees in hogere dichtheid gaat bouwen, in specifieke woonproducten), de ontwikkelaar maar voor 50% over het meerdere van de grond hoeft af te rekenen.

Lage dichtheden zijn bij de huidige normen makkelijker ruimtelijk in te richten qua ontsluiting (geen liften, minder trappenhuisen, minder parkeeroplossingen en minder wegen: minder verkeersruimte in de woning en in het plan). Om deze reden bouwen we dus vooral duur. En bovendien sociaaleconomisch gesegregeerd (alleen woningen van gelijke prijs) en met een te lage dichtheid om voorzieningen, MKB en OV te ondersteunen. Door lage dichtheden en functiegesecheiden te bouwen hebben we de provincie voor een groot deel dicht gebouwd. Door lage dichtheden hebben we we gebouwd aan langere woon-werk afstanden waarop de auto het meest praktische of soms zelfs het enige praktische vervoermiddel is. Dit heeft weer files en snelweguitbreiding tot gevolg.

Voor vrije sector grondgebonden woningen gelden de navolgende quotes:

-	€ 100.000,00:	21%
-	€ 125.000,00:	22%
-	€ 150.000,00:	23%
-	€ 175.000,00:	24%
-	€ 200.000,00:	25%
-	€ 225.000,00:	26%
-	€ 250.000,00:	27%
-	€ 275.000,00:	28%
-	€ 300.000,00:	29%
-	€ 325.000,00:	30%
-	€ 350.000,00:	31%
-	€ 375.000,00:	32%
-	€ 400.000,00:	33%
-	€ 425.000,00:	34%
-	€ 450.000,00:	35%
>	€ 450.000,00:	Vanaf 35% (minimaal)/maatwerk

Voor vrije sector appartementen gelden de navolgende quotes:

-	€ 100.000,00:	15%
-	€ 125.000,00:	16%
-	€ 150.000,00:	17%
-	€ 175.000,00:	18%
-	€ 200.000,00:	19%
-	€ 225.000,00:	20%
-	€ 250.000,00:	21%
-	€ 275.000,00:	22%
-	€ 300.000,00:	23%
-	€ 325.000,00:	24%
-	€ 350.000,00:	25%
-	€ 375.000,00:	26%
-	€ 400.000,00:	27%
-	€ 425.000,00:	28%
-	€ 450.000,00:	29%
>	€ 450.000,00:	Vanaf 29% (minimaal)/maatwerk

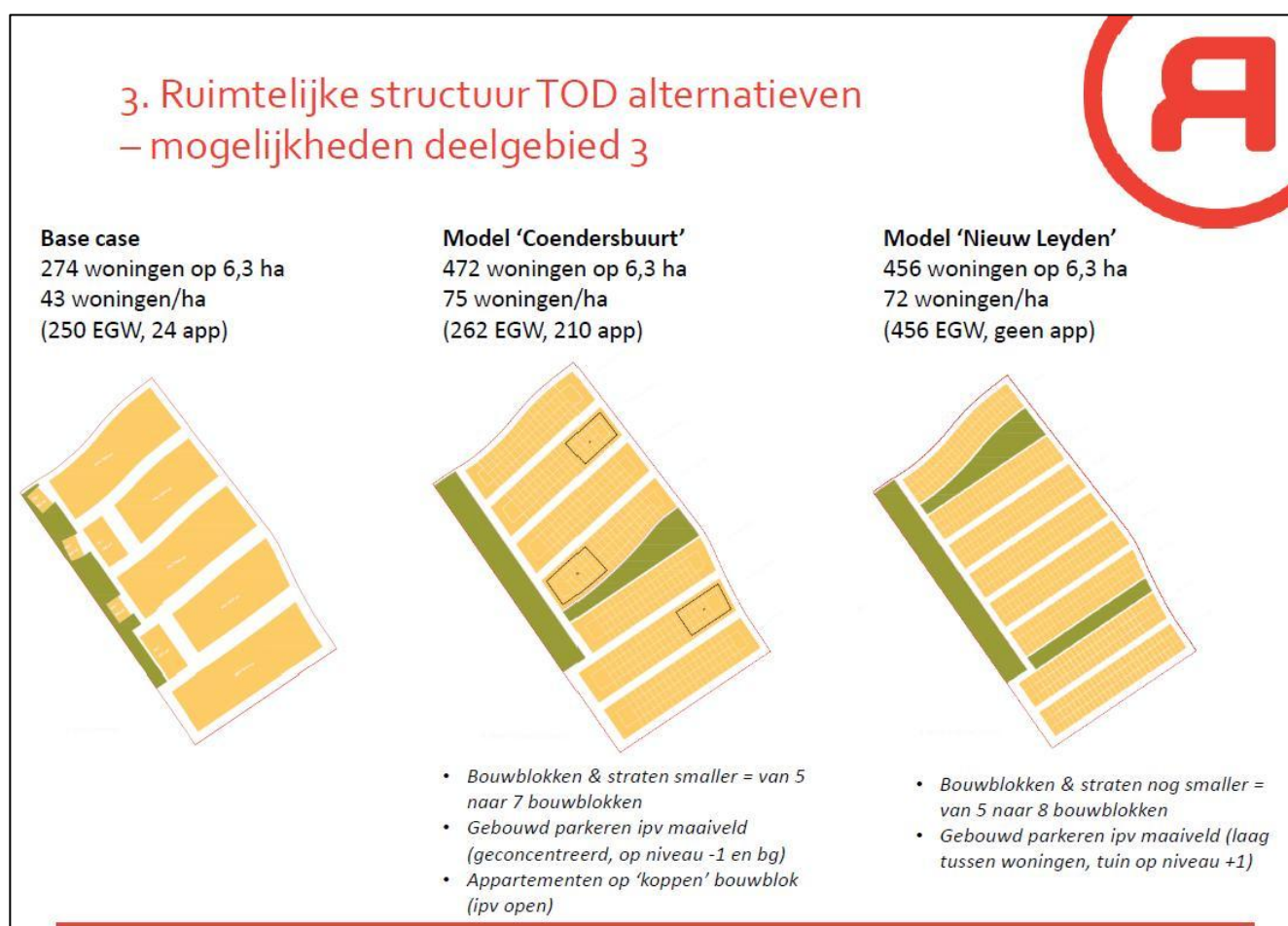


Afbeelding 3: Behouden van dorpse kwaliteit kan goed in combinatie met 4 of 5 laags bouw, door de bovenste verdiepingen wat terug te leggen en individualiteit aan grotere gebouwen te geven: visueel scheiden met kleur en dakvorm.

Door sommige normen anders in te vullen kan planoptimalisatie van suburbane plannen mogelijk versnelling van de woningbouw, hogere dichtheden en een betere grondexploitatie betekenen. Als in plaats van een eengezinswoning, een beneden-bovenwoning of drie appartementen worden gebouwd, worden in dezelfde tijd twee of drie keer zo veel woningen gebouwd. Nu de ruimte in Zuid-Holland steeds schaarser wordt en er vraag is naar stedelijke en centrum-dorpse woonmilieus, kan het lonen om kritischer naar de bouwtraditie en de kwaliteit van woningbouwplannen te kijken. Daarvoor zijn parkeernormen, grondprijzen en opdrachtgeverschap mogelijk te herijken.

4. Casus planoptimalisatie

Om te onderzoeken wat voor mogelijkheden planoptimalisatie biedt, heeft de provincie een gemeentelijk projectbureau van een nieuwbouwlocatie in Zuid-Holland benaderd, om gezamenlijk een (theoretische) planoptimalisatie uit te werken. Het betrof een locatie die qua mobiliteitsprofiel en ligging meer potentie had dan de huidige invulling. In opdracht van de provincie hebben onderzoeksbureau REBEL en stedenbouwkundigbureau BGSV een deelplan een aantal optimalisatie varianten ruimtelijk en financieel uitgewerkt. Opdracht was om daarbij uit te gaan van de ontwerpprincipes zoals verwoord in de TOD-handreiking van ITDP³: functiegemengde omgevingen die aanzetten tot lopen, fietsen en OV, met een lagere parkeernorm (1 parkeerplaats per woning, i.p.v. 1,7 of zelfs vaak nog 2,4). Om een centrum-dorpse of stedelijke leefomgeving als omgevingsvisie te nemen, in plaats van een standaard suburbaan woonmilieu.



Afbeelding 4. Optimalisatie varianten casus locatie. TOD staat voor Transit Oriented Development / OV-georiënteerd ontwikkelen. Bron: REBEL in opdracht van provincie Zuid-Holland.

In plaats van zij- en voortuinen komen er op de koppen van de blokken 4 laags appartementen. Door parkeren te concentreren aan de rand, kunnen de straten smaller en minder auto gedomineerd of zelfs autoarm. Dit scheelt veel aan investeringen en onderhoud aan openbare ruimte voor de gemeente. Er wordt ook meer grond uitgegeven dan in het traditionele plan. Door de hogere gronduitgifte en minder onderhoud en meer woningen is het voordeel dat planoptimalisatie een positief effect heeft op de grondexploitatie: in het geval van deze casus is de opbrengst voor het totale plan € 3.000.000 hoger. Het aantal eengezinswoningen blijft gelijk. Dit kan ten gunste komen van de ontwikkelaar, de gemeente en/of de koper/huurder. De bouwers kunnen momenteel kiezen tussen projecten, dus kan het vanuit de woningbouwopgave geen kwaad om een financiële prikkel te geven om andere buurten, of in bouwers jargon 'moeilijke producten' te bouwen.

³ <https://www.zuid-holland.nl/publish/pages/16607/todstandaard.pdf>

Bij deze casus was er een jaar voor startbouw nog ruimte om het deelplan te optimaliseren. Die ruimte was er ook in het bestemmingsplan. Door het verminderde aantal parkeerplekken te concentreren onder appartementen, hoeven de binnenterreinen geen parkeerterrein te worden. Hierdoor kunnen de bouwblokken veel minder diep en ontstaat er ruimte voor meer woningen en ruimte voor groen. In plaats van 5 blokken passen er 7 in het plangebied. Het percentage weg- en parkeerverharding neemt af en wordt vervangen door bebouwing en het oppervlak aan groen neemt met 7% toe. De gemeente is nu van plan om planoptimalisatie uit te voeren. Belang daarbij is om wel echt te zorgen voor een ander soort woonmilieu en niet alleen te verdichten en het woonmilieu even suburbaan te houden, met alleen meer woningen. De bouwers moeten dat wel ook willen en durven. Door planoptimalisatie gaat in de casus de dichtheid van 44 naar 75 woningen per hectare (+70%), waarbij de variatie in woonmilieu en groenkwaliteit van het plan toeneemt.



Afbeelding 5. Stedelijk ontwerp met autoluw straatprofiel versus traditioneel suburbaan auto-georiënteerd ontwerp.

5. Potentie planoptimalisatie

Als we een planoptimalisatie zoals in de casus beschreven voor alle grotere plannen met een lage dichtheid zouden kunnen uitvoeren, levert dat al ca. 90.000 woningen extra op. Daarbij wordt uitgegaan van een zelfde aantal eengezinswoningen en alleen van koop. Bij meer appartementen, rug-aan-rug woningen en meer sociale woningbouw is nog extra verdichting mogelijk. Al zo het maar bij 1/3 van de plannen realiseerbaar zijn, dan levert dit nog steeds 30.000 woningen extra op. Dat zijn toch weer drie VINEX-wijken die niet gebouwd hoeven worden. Zo kan meer groen behouden blijven en worden publieke investeringen in verkeerinfra, OV en diensten (politie, brandweer, ambulance, vuilnis, riolering) geoptimaliseerd. Bovendien geeft een hogere dichtheid meer draagvlak voor voorzieningen en MKB. MKB is ook gebaat bij meer van lopende en fietsende mensen.

Versnelling woningbouw

Er is in de provincie op korte termijn geen gebrek aan plannen, maar vooral gebrek aan realisatie. Het bouwtempo is, los van de PAS en PFAS problematiek, te laag vergeleken met de vraag.

Planoptimalisatie zou de bouw kunnen versnellen. Enerzijds omdat het bouwen van een huis met drie appartementen drie keer meer oplevert in dezelfde tijd, dan een eengezinswoning. Anderzijds doordat planoptimalisatie meegenomen wordt in bestaande plannen. Dat kan schelen omdat bij hogere dichtheid minder grond per woning bouwrijp hoeft te worden gemaakt en per woning minder infra hoeft te worden aangelegd. Aanpassen van plannen gaat meestal sneller dan geheel nieuwe plannen maken.

Planoptimalisatie zou een mogelijk (deel)antwoord op de woningbouwvertraging van PAS kunnen zijn. Door een lagere parkeernorm en in omgevingen met hogere dichtheid en meer nabijheid van voorzieningen als gevolg van het hogere draagvlak, wordt de auto minder gebruikt en dus minder stikstof uitgestoten.

Bouwen voor verschillende doelgroepen

Door tussen de eengezinswoningen wat meer appartementen te plaatsen worden ook wat meer betaalbare woningen toegevoegd en wordt er minder sociaaleconomisch gesegregeerd gebouwd.

De woningbouw van eengezinswoningen kan ook nog extra versneld worden door alleen de parterre van de woning neer te zetten en de rest aan de bewoners zelf over te laten. De bouwtijd wordt dan gehalveerd en de hypotheek ook. Daarmee krijgen huishoudens de mogelijkheid ruimtelijk en financieel hun woning in te groeien. De gemeente moet de grondprijs dan echter niet residueel berekenen, maar een vaste grondprijs hanteren, zodat dit concept niet ten kosten gaat van de grondexploitatie. Tevens moet contractueel worden vastgelegd dat er binnen bijvoorbeeld 10 jaar een compleet huis van 3 tot 4 woonlagen wordt gerealiseerd. Met dit soort 'ontwikkelwijken' ontstaat naast betaalbaarheid en snelheid meteen ook een gevarieerder straatbeeld en aantrekkelijker woonmilieu. Voor bouwers is er dan ook in crisis tijd nog werk. Maar het biedt ook mogelijkheden voor zelfbouw en het MKB. Er bestaan al bouwconcepten die op dit idee inspelen.

Groen en gezond

De casus laat zien dat planoptimalisatie niet betekent dat er meer verharding komt. In dit geval ontstond er 7% meer ruimte voor groen en aanzienlijk minder straatverharding. Planoptimalisatie kan een bijdrage leveren aan vergroening en klimaatadaptatie. Sowieso wordt er minder groen bebouwd doordat er minder nieuwe plannen nodig zijn. Tevens leent bebouwing zich goed voor klimaatadaptatie door middel van groene daken.

Lopen naar het OV en fietsen zorgen ook nog eens voor dagelijkse gezonde beweging.

Variatie in woonmilieu aanbod

In regio's waar geen vraag is naar meer woningen, kan planoptimalisatie toch een goed instrument zijn doordat er meer variatie in woonmilieu mee kan worden geboden. Door plannen te verdichten en andere te verdunnen, of door binnen een plan delen te verdichten en andere delen te verdunnen worden meer gedifferentieerde leefomgevingen gecreëerd. Zo kan een standaard suburbaan plan worden geoptimaliseerd tot een centrum-dorps deel en een landelijk deel met Tiny houses.



Afbeelding 6 Een nieuw betaalbaar dorps of landelijk woonmilieu dat veel gemeenschapszin uitstraalt, is door alle normen, eisen en financiële drijfveren moeilijk te realiseren, terwijl de vraag groot is en men er veel voor overheeft, niet alleen financieel.

Centrum dorpse straatjes, stedelijke stegen en landelijke paden zijn profielen die gemeenten meestal niet meer in hun 'handboek openbare ruimte' hebben staan, ook omdat doorstroming van autoverkeer en de afmeting van de brandweerwag van vergaande invloed zijn op het ontwerp. Centraal parkeren en een droge blus leiding kunnen een uitkomst bieden. De veronderstelling dat elk huishouden 1,7 auto's nodig heeft, kan met de komst van de elektrische fiets en de deelauto worden losgelaten. Opvallend is dat op terreinen waar de gemeente geen invloed heeft op het plan, namelijk op recreatieparken, wel de gewenste straatprofielen worden aangelegd en centraal parkeren op afstand als een pré wordt gezien. Het kan dus wel, als niet de norm, maar de vorm leidend is.

Er liggen in Zuid-Holland veel kansen voor planoptimalisatie. Vooral op de zogenoemde 'drie-hectare locaties' is veel potentie voor planoptimalisatie. De provincie gaat graag met gemeenten in gesprek om hen waar nodig hierbij te helpen.