



Den Haag

Ons kenmerk
DSO/2016.1041
RIS296217

HET AANWIJZEN VAN HET ENERGIEKWARTIER – REGENTESSE ZUID EN CS - OOST ALS OV-GEORIËNTEERDE PILOTGEBIEDEN MET EEN LAGERE PARKEEREIS.

Het College van Burgemeester en Wethouders,

Overwegende dat:

- de vastgestelde “Nota Parkeernormen Den Haag” de mogelijkheid biedt om gebieden aan te wijzen waarbinnen bouwplannen kunnen worden getoetst aan gebied-specifieke parkeernormen;
- in de “Agenda Ruimte voor de Stad” (RIS295016) besloten is een agenda Mobiliteit op te stellen waarin de schaa sprong OV en fiets nader wordt uitgewerkt en nieuw beleid wordt ontwikkeld om het ruimtebeslag van mobiliteit in de buitenruimte terug te dringen ten gunste van een hoogwaardig stedelijke leefmilieu;
- het aanwijzen van deze pilotgebieden ook ten gunste is van het gebruik van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer en ook goede kansen biedt voor een betere inrichting en gebruik van de openbare ruimte;
- de gebieden “Energiekwartier - Regentesse Zuid” en het gebied “CS-Oost” zeer goed ontsloten worden door het openbaar vervoer en op fietsafstand zijn gelegen van de binnenstad, het station Den Haag Centraal en het station Holland Spoor;
- in het “Energiekwartier - Regentesse Zuid” reeds wordt gebouwd conform het vastgestelde stedenbouwkundig plan waarbij minder parkeerplekken worden aangelegd dan de geldende parkeernorm voorschrijft en in de (concept) visie voor de ontwikkeling van het gebied CS-Oost “OV-georiënteerd” bouwen dit eveneens als voornemen is opgenomen;
- geen parkeervergunningen worden uitgegeven aan bewoners en werknemers in het betrokken gebied en daar duidelijk over te communiceren bij verhuur en verkoop van de woningen en panden in het gebied;
- voor bezoekers van de nieuw te bouwen woningen rekening wordt gehouden met alternatieven in de vorm van betaald parkeren of het gebruik van parkeerplaatsen in openbare parkeergarages binnen het aangewezen gebied of de in de directe omgeving
- de pilot inzicht geeft in de randvoorwaarden of aanvullende maatregelen die nodig zijn om woningen te bouwen waarvan de bewoners voor hun dagelijkse verplaatsingen vooral gericht zijn op het gebruik van OV en fiets;
- de pilot ca. 2 jaar na oplevering van de nieuwbouw wordt geëvalueerd;
- de parkeerdruk in en in de directe omgeving van de pilotgebieden zal worden gemonitord en in geval van aanwijsbare parkeeroverlast aanvullende maatregelen genomen kunnen worden;
- separaat een voorstel volgt voor het aanpassen van de Parkeerverordening 1992 om de uitgifte van parkeervergunningen aan adressen in specifiek daarvoor aangewezen gebieden zoals het Energiekwartier en CS-Oost, te kunnen beperken.

Besluit:

- I. Het Energiekwartier in Regentesse Zuid en het gebied CS-Oost aan te wijzen als pilotgebieden voor het realiseren van langzaam verkeer en OV georiënteerd wonen en werken.

- II. Naar beneden afwijken van de geldende parkeernormen zonder nadere motivering toe te staan aan ontwikkelaars van bouwplannen op locaties binnen de in bijlage 1 en 2 opgenomen begrensde gebieden in Energiekwartier Regentesse-Zuid en CS-Oost.
- III. Voor nieuw te ontwikkelen en in aanbouw zijnde woningen en andere functies in de aangewezen gebieden geen parkeervergunningen uit te geven.
- IV. Dat dit besluit in werking treedt op de dag na bekendmaking in het gemeenteblad.

Den Haag, 31 januari 2017

Het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris, de burgemeester,

mw. A.W.H. Bertram

J.J. van Aartsen

Toelichting

Met dit collegebesluit worden twee pilotgebieden aangewezen waarbinnen bij bouw en verbouw van vastgoed af wordt gezien van het opleggen van een parkeereis. In geval van bouw of verbouw wordt de geldende parkeernorm (het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein moet worden gerealiseerd), zoals deze in andere delen van de stad geldt, niet verplicht gesteld. De geldende norm wordt alleen toegepast als maximum t.a.v. het aantal parkeerplaatsen dat in het kader van het bouwplan mag worden gerealiseerd. Dit gaat wel gepaard met een (separaat) collegebesluit waarin wordt geregeld dat aan de bewoners/gebruikers van de betreffende (ver)bouwobjecten geen parkeervergunning op straat zal worden verstrekt.

Het doel hiervan is een in Den Haag nieuwe stijl vastgoedontwikkeling mogelijk te maken, die wordt gekenmerkt door een hoogwaardige, zeer autoluwe inrichting van de buitenruimte en gericht is op het gebruik van het openbaar vervoer en van de meest elementaire vormen van verplaatsen zoals lopen en fietsen. Deze vorm van ontwikkelen van vastgoed wordt 'OV en langzaam verkeer georiënteerde ontwikkeling' of in het Engels 'Transit Oriented Development' (TOD) genoemd.

TOD impliceert hoge gebiedskwaliteit en integrale planning en ontwerp van grondgebruik, bebouwing en mobiliteit. Een dergelijk leefmilieu is aantrekkelijk omdat er enerzijds voldoende ruimte wordt geboden aan het OV en het langzaam verkeer en anderzijds de ruimte voor gemotoriseerd verkeer en het parkeren van auto's op straat beperkt. Er blijft ruimte voor de auto, maar op andere voorwaarden dan elders in de stad. Zo ontstaat de kans een (voor Den Haag) nieuw soort woonmilieu toe te voegen. TOD biedt meer ruimte aan vastgoedontwikkelaars om te bouwen voor bewoners en gebruikers die voor hun mobiliteit vooral geïnteresseerd zijn in OV, fietsen en lopen.

In de MIRT-denktank 'OV-georiënteerd wonen' is in 2014 gesproken over de mogelijkheden om TOD in de Zuidvleugel mogelijk te maken. Als vervolg op de denktank worden er in opdracht van het bestuurlijk overleg MIRT (BO-MIRT) twee complementaire onderwerpen verder uitgewerkt:

1. Urban-form ofwel de huidige ontwikkelpraktijk rondom stations inzichtelijk maken en de mogelijkheden verkennen om hier TOD-gebieden van te maken;
2. Deregulering van parkeerbeleid ofwel de haalbaarheid onderzoeken van de mogelijkheden tot deregulering van het parkeerbeleid bij nieuwbouw en verbouw van vastgoed (vaak transformatieprojecten) in de directe nabijheid van OV haltes.

Om gebieden door middel van TOD te transformeren naar hoogwaardige stedelijke milieus die qua mobiliteit vooral gericht zijn op openbaar vervoer en langzaam verkeer, is deregulering van het parkeerbeleid een belangrijke randvoorwaarde.

Momenteel wordt een MIRT studie "OV-georiënteerd wonen" uitgevoerd met als één van de uitkomsten het advies/voorstel om het Energiekwartier Regentesse Zuid in Den Haag (het voormalige gemeentelijk industrieterrein, GIT) aan te wijzen als pilotlocatie voor deregulering van parkeerbeleid en het mogelijk maken van TOD. Het doel van de pilot is toetsen wat er voor nodig is om woningen te bouwen waarvan de bewoners voor hun dagelijkse verplaatsingen vooral gericht zijn op het gebruik van het OV en de fiets. De parkeermaatregelen voor het Energiekwartier staan reeds beschreven in het projectdocument voor het Energiekwartier. Onderhavig besluit regelt dat er in het Energiekwartier zonder toestemming vooraf van de gemeente naar beneden mag worden afgeweken van de geldende parkeernorm. De parkeernorm geldt wel als maximum voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen. Ontwikkelaars moeten als tegenprestatie zorgen voor goede fietsenstallingen bij woningen. Hieronder volgt eerst de juridische basis die deze pilot mogelijk maakt en vervolgens wordt het plan verder toegelicht.

Naast het Energiekwartier wordt ook Den Haag CS Oost aangewezen als pilotgebied. Deze zone, die de komende jaren gefaseerd zal worden ontwikkeld tot een hoogwaardig en levendig woon- en werkmilieu, is bij uitstek geschikt voor de pilot door de ligging direct aan Den Haag Centraal Station. Door deze pilot in twee zeer uiteenlopende gebieden uit te voeren, kan zeer waardevolle ervaring worden opgedaan met dit nieuwe soort woon- en werkmilieu.

Mogelijkheid tot afwijken van regels Bestemmingsplannen en bestaande beleid

In de regels van het bestemmingsplan Regentesse-Zuid (RIS288630) is in artikel 27.2 F2 de mogelijkheid opgenomen om de parkeernormen en/of het toepassingskader te wijzigen indien daar aanleiding toe bestaat en er een bestuurlijk besluit aan ten grondslag ligt.

In de regels van het Bestemmingsplan Bezuidenhout (RIS 271207) staat in artikel 32.2 B2 dat nadere besluitvorming ten aanzien van het parkeerbeleid en/of parkeernormen aanleiding geeft om af te wijken van de parkeernormen.

In de nota Parkeernormen Den Haag (RIS 181571a) is in paragraaf 4.3.1. het volgende opgenomen onder het kopje 'Door het college aangewezen gebieden':

'Het college kan in uitzonderlijke gebieden en situaties afwijken van de geldende normen op basis van de bereikbaarheid en/of de ruimtelijke situatie. De aanwijzing van zo een 'uitzonderlijk gebied' wordt in een afzonderlijk collegebesluit vastgelegd. Een substantieel verschil in autobezit (bij woningen) en/of autogebruik (bij kantoren, bedrijven en voorzieningen) kunnen belangrijke argumenten zijn voor een dergelijk besluit. Ook kan daarbij gedacht worden aan gebieden die extreem goed bereikbaar zijn door de directe nabijheid van knooppunten van hoogwaardig OV en/of beduidend minder goed bereikbaar met de auto. Het college streeft bij deze uitzonderlijke gebieden naar een gebiedspecifieke normatiek ter bepaling van de parkeerbehoefte. Indien daartoe geen toereikende empirische basis voorhanden blijkt te zijn, zal de modal split richtinggevend zijn.'

Met bijgaand collegebesluit wordt invulling gegeven aan de in de bestemmingsplannen en de nota Parkeernormen Den Haag geboden mogelijkheden om af te wijken van het vigerende beleid.

Risico's

Het aanwijzen van de twee pilotgebieden kan mogelijk ongewenste effecten met zich mee brengen. Allereerst is het mogelijk dat de verkoop en verhuur van woningen en bedrijfspanden niet naar wens verloopt als er onvoldoende vraag zou zijn naar dit concept. De verwachting is echter dat dit concept goed aansluit bij de wensen en verwachtingen van een specifieke doelgroep en daarmee op een deel van de huidige markt én dat de ontwikkelaars hun aanbod daar op aanpassen. Ten tweede zouden 2^e generatiebewoners wellicht in de toekomst niet op de hoogte kunnen zijn van de mobiliteitsvoorwaarden die gelden in de twee pilotgebieden en er op rekenen dat zij in aanmerking kunnen komen voor een parkeervergunning. Wij zijn van mening dat het bij de verkoop van een woning behoort tot de informatieplicht van verkoper en/of de makelaar om nieuwe bewoners op de hoogte te stellen. Deze informatie is bovendien te allen tijde opvraagbaar bij de gemeente en zal ook actief worden uitgedragen. Tot slot zou kunnen blijken dat onverwacht en onverhoopt toch de parkeerdruk in de omgeving gaat stijgen omdat bezoekers in de openbare ruimte parkeren in plaats van in de openbare parkeergarages in de pilotgebieden. In beide gebieden zal worden gehandhaafd op foutparkeren in het autoluwe gebied. Daarnaast is het mogelijk dat een beperkt aantal extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte wordt aangelegd.

Evaluatie pilot OV-georiënteerd bouwen

Circa 2 jaar na oplevering van de nieuwbouw wordt de pilot geëvalueerd. In de evaluatie zal antwoord worden gegeven op de volgende vragen:

- Hoeveel parkeerplaatsen zijn er gemiddeld per woning aangelegd/in gebruik genomen?

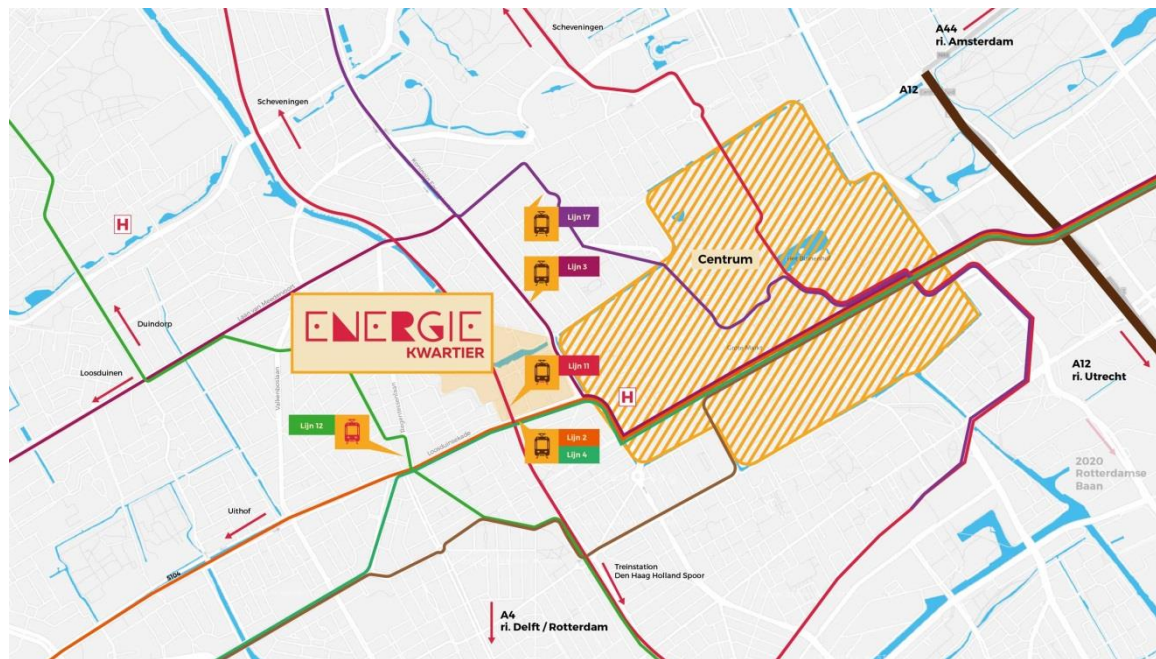
- Zijn er parkeerproblemen in en/of in de omgeving van het gebied omdat er minder parkeerplaatsen zijn gerealiseerd dan volgens de parkeernormen nodig zijn?
- Is het nodig om de tijden van de bestaande parkeerregelingen in de gebieden aan te passen?
- Is extra handhaving op parkeerexcessen nodig (geweest) in de pilotgebieden?
- Hoe is het de ontwikkelaars bevallen om op deze manier te bouwen?
- Hoe verhoudt het autobezit en –gebruik in de pilotgebieden zich tot vergelijkbare gebieden waar wel parkeernormen zijn gesteld?
- Hoe wordt de leefkwaliteit in de pilotgebieden ervaren?
- Maken bewoners meer dan gemiddeld gebruik van de fiets en openbaar vervoer?

Hieronder volgt een afzonderlijke toelichting voor de twee pilotgebieden.

Pilot: Energiekwartier

In de wijk Regentesse Zuid ligt het voormalig Gemeentelijke industrieterrein (GIT). Het is een gebied waar grootschalige transformatie plaatsvindt en dat nu bekend staat onder de naam Energiekwartier. De afgelopen jaren is er al een aantal gebouwen ontwikkeld. Voor de komende jaren staat de rest van het bouwprogramma op stapel.

Het Energiekwartier is zeer goed ontsloten door openbaar vervoer. De lijnen Randstadrail 4, Randstadrail 3, tramlijn 2 en tramlijn 11 (in de toekomst RR11) halteren op loopafstand van het gebied (zie onderstaande kaart). De looptijd naar de haltes is overal ruim binnen de gemeentelijke fatsoensnorm van 500 meter. Deze trams rijden respectievelijk richting de binnenstad, het Centraal Station en Holland Spoor. De binnenstad en de stations zijn per fiets binnen 10 minuten te bereiken. Het Energiekwartier is dus een gebied waarin de basisrandvoorwaarden voor TOD aanwezig zijn en waarbinnen de auto een minder dominante rol kan spelen. Dit blijkt ook uit de uitgangspunten van het projectdocument voor het gebied (RIS 180595). Er wordt een autoluwe openbare ruimte gemaakt, waarbij het grootste deel van de auto's inpandig wordt geparkeerd. In de plannen is nog wel gerekend met de toepassing van de geldende parkeernormen, waarbij wel zoveel mogelijk is uitgegaan van dubbelgebruik in een centrale parkeergarage. Aan de hand van onderhavig besluit wordt voorgesteld om dit gebied als pilotgebied aan te wijzen en de ontwikkelaars van vastgoed in de gelegenheid te stellen 'parkeernormvrij' te laten bouwen. Dit betekent niet dat er geen parkeerplaatsen bij woningen mogen worden aangeboden, maar wel dat het aan de toekomstige bewoners is of zij een parkeerplaats willen kopen in de centrale parkeergarage of niet. Bewoners komen sowieso niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor op straat.



Weergave Ov-haltes op loopafstand van het Energiekwartier.

Aan de uitgangspunten die in 2011 zijn vastgesteld in het projectdocument met het stedenbouwkundig plan voor het Energiekwartier worden met deze pilot een aantal uitgangspunten voor parkeren, fietsenstallingen en openbaar vervoer toegevoegd. Uitgangspunten die ertoe bijdragen dat er een omgeving wordt gecreëerd waarin TOD succesvol kan zijn. Die uitgangspunten vallen binnen de mogelijkheden van het bestemmingsplan Regentesse Zuid en het huidige parkeernormenbeleid. Voor de ontwikkelingen in het Energiekwartier gelden dan de volgende uitgangspunten:

- De ambitie om het Energiekwartier een speciaal karakter te geven en het feit dat de buurt een relatief hoge bebouwingsdichtheid heeft, stellen hoge eisen aan de inrichting van de openbare ruimte. Daarom is gekozen voor het minimaliseren van autoparkeren in het Energiekwartier. Dit maakt het mogelijk om het principe van het shared space toe te passen en levert meer ruimte op voor langzaam verkeer en groen;
- In de volgende straten/pleinen zal niet kunnen worden geparkeerd: Esperantoplein, Esperantostraat, Dreves Uitterdijkstraat, Van Boecopkade, Cort Heyligersstraat en de kade van het Verversingskanaal. In de overige straten van het Energiekwartier wordt zo min mogelijk geparkeerd. Er dient een balans te zijn in de verdeling van de parkeerdruk over de buurt (niet veel parkeren in de ene straat en weinig in de andere). De impact van het parkeren op het aanzicht van de gebouwen wordt zoveel mogelijk beperkt;
- Er komt één collectief parkeerblok – blok A – over meerdere lagen voor diverse al aanwezige functies, bezoekersparkeren en de toekomstige bewoners die een parkeerplaats willen kopen. De plint hiervan bevat ruimte voor commerciële ruimte;
- Er komt een actief beheer waarbij illegaal straatparkeren wordt tegengegaan, door middel van een algemeen parkeerverbod voor het Energiekwartier (alleen in de vakken) in combinatie met goed geplaatste obstakels, handhaving door de Gemeente, sociale controle en mogelijk een wijkcontract (te tekenen door bewoners);
- In of bij appartementcomplexen wordt op eigen terrein een collectieve fietsenstalling gemaakt, die maximaal via één deur en zonder trap vanaf het maaiveld bereikbaar is. De stalling zal zodanig worden ingepast dat dit niet ten koste zal gaan van een levendige plint, met functies als horeca, winkels en bedrijven. Dit is ter aanvulling op de eis uit het bouwbesluit om per woning een berging te realiseren;

- Er wordt in de fietsenstallingen rekening gehouden met het stallen van bakfietsen, elektrische fietsen en scooters (qua stallingsruimte, breedte van de uitgang en oplaadmogelijkheden);
- In de openbare ruimte wordt een aantal parkeerplekken gereserveerd voor het parkeren van deelauto's.

De pilot Energiekwartier geldt voor onderstaand gebied

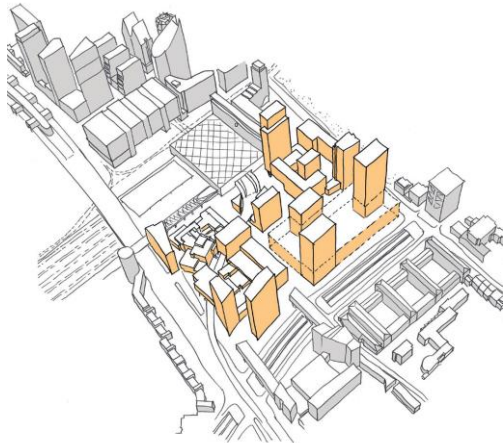
**Pilot: CS - Oost**

“Den Haag Centraal” is een van de belangrijkste stadsentrees van Den Haag en het drukste knooppunt van het openbaar vervoer in de stad waar alle modaliteiten samen komen. Het autoverkeer wordt omheen en onderdoor geleid en het langzame verkeer kan van een uitgebreid eigen netwerk van voorzieningen gebruik maken.

De gemeente Den Haag heeft, in samenwerking met het Rijksvastgoedbedrijf en de ontwikkelaar op de Grotiusplaats een gebiedsvisie opgesteld hoe het gebied te transformeren tot een levendig, hoogstedelijk gebied waar wordt gewoond, gewerkt en gerecreëerd. De ambitie is om in de komende jaren het gebied te verdichten in combinatie met het verbeteren en “vergroenen” van de buitenruimte. De buitenruimte in CS - Oost wordt afgestemd op de voetganger en fietser volgens de kwaliteitsnorm van de “Haagse Loper”.

De gebiedsvisie CS - Oost is een eerste concrete uitwerking van de “Agenda ruimte voor de stad”, waar “anders omgaan met mobiliteit” deel van uit maakt. Verdichting rondom Den Haag Centraal sluit bovendien prima aan bij de beleidsdoelstellingen vanuit verkeer om voetgangers-, fietsverkeer en openbaar vervoer te stimuleren. Een uitbreiding van functies als wonen en werken vindt idealiter plaats waar dat leidt tot meer voetgangers, fietsers en OV-gebruikers.

Het gebied CS – Oost ligt direct aan het Centraal Station en wordt verder begrensd door de Bezuidenhoutseweg, de Prins Clauslaan, het Prins Bernhardviaduct, Prins Willem Alexanderweg en het Centraal Station.



Uit: GEBIEDSVISIE CS-OOST; toekomstige situatie (voorkeursvariant); een hoog stedelijk interactie milieu.

Met de Haagse Nota Mobiliteit (RIS 180762) streeft de gemeente naar een aantrekkelijke ketenmobiliteit, en reizigers zo sneller de keuze voor het openbaar vervoer of het langzaam verkeer maken als de hele verplaatsingsketen op orde is. In Den Haag geldt een minimum parkeernorm voor ontwikkelingen. Op de meeste plekken is deze nodig en ook wenselijk. Het nieuw te ontwikkelen gebied ten oosten van het Centraal Station leent zich echter uitstekend voor langzaam vervoer en OV-georiënteerd wonen, door de ligging direct aan het station. Het soort werk- en woonmilieu dat hier is voorzien past goed bij het karakter van de pilot. Het gebied is immers zeer goed ontsloten door het uitgebreide OV-netwerk en zeer centraal gelegen, waardoor ook langzaam verkeer een belangrijke vervoersmodaliteit is.

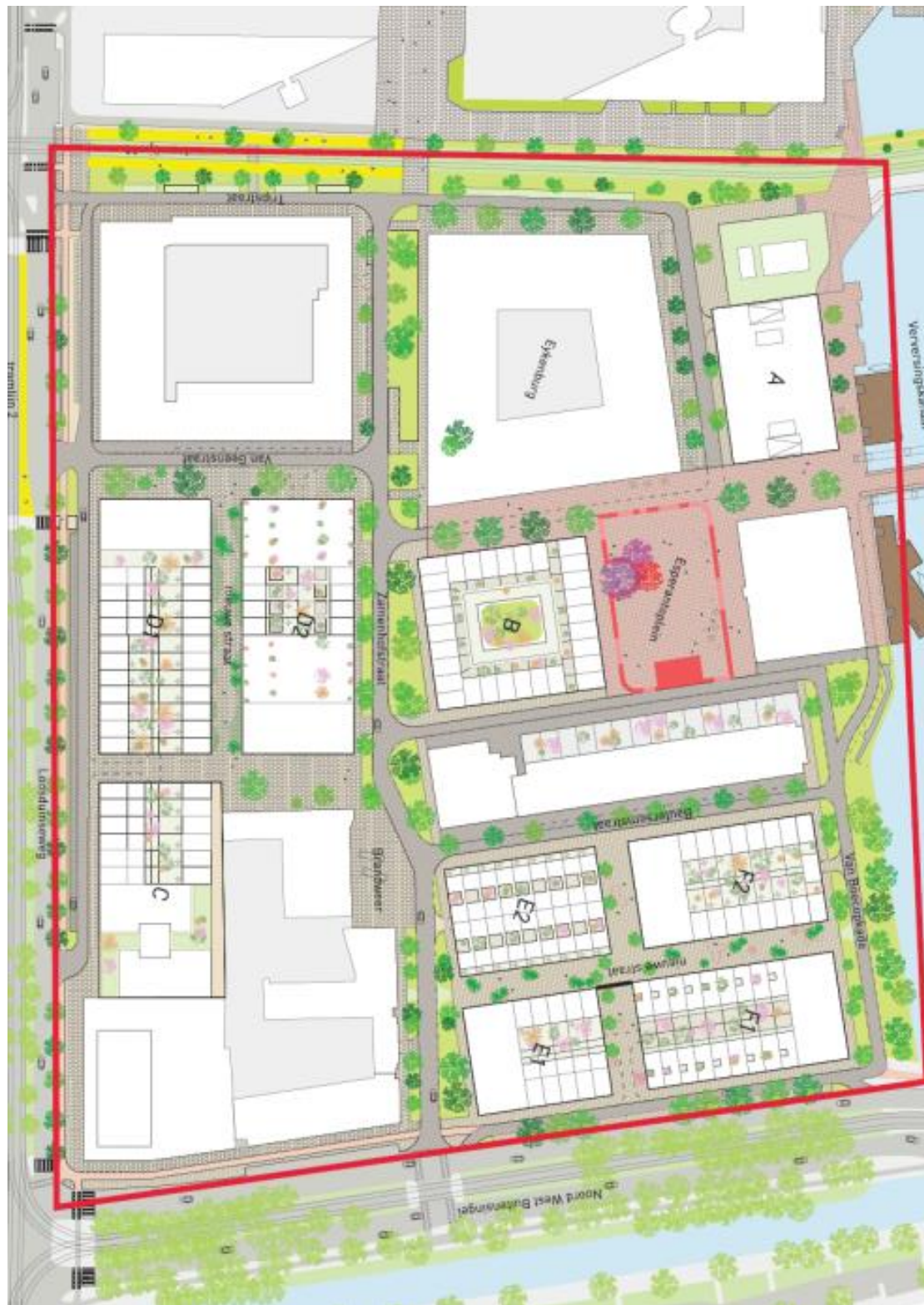
Hierbij past deze pilot in dit gebied bij uitstek. Daarom gaan we hier anders om met mobiliteit door het stellen van een maximum parkeernorm, waarbij we initiatiefnemers de mogelijkheid geven om zonder nadere motivering naar beneden af te wijken van de normatieve parkeerbehoefte. Dit biedt goede kansen voor een zeer aantrekkelijke buitenruimte met hoge kwaliteit.

Net als in het Energiekwartier is er een aantal aanvullende uitgangspunten die ertoe bijdragen dat er een omgeving wordt gecreëerd waarin TOD succesvol zal zijn.

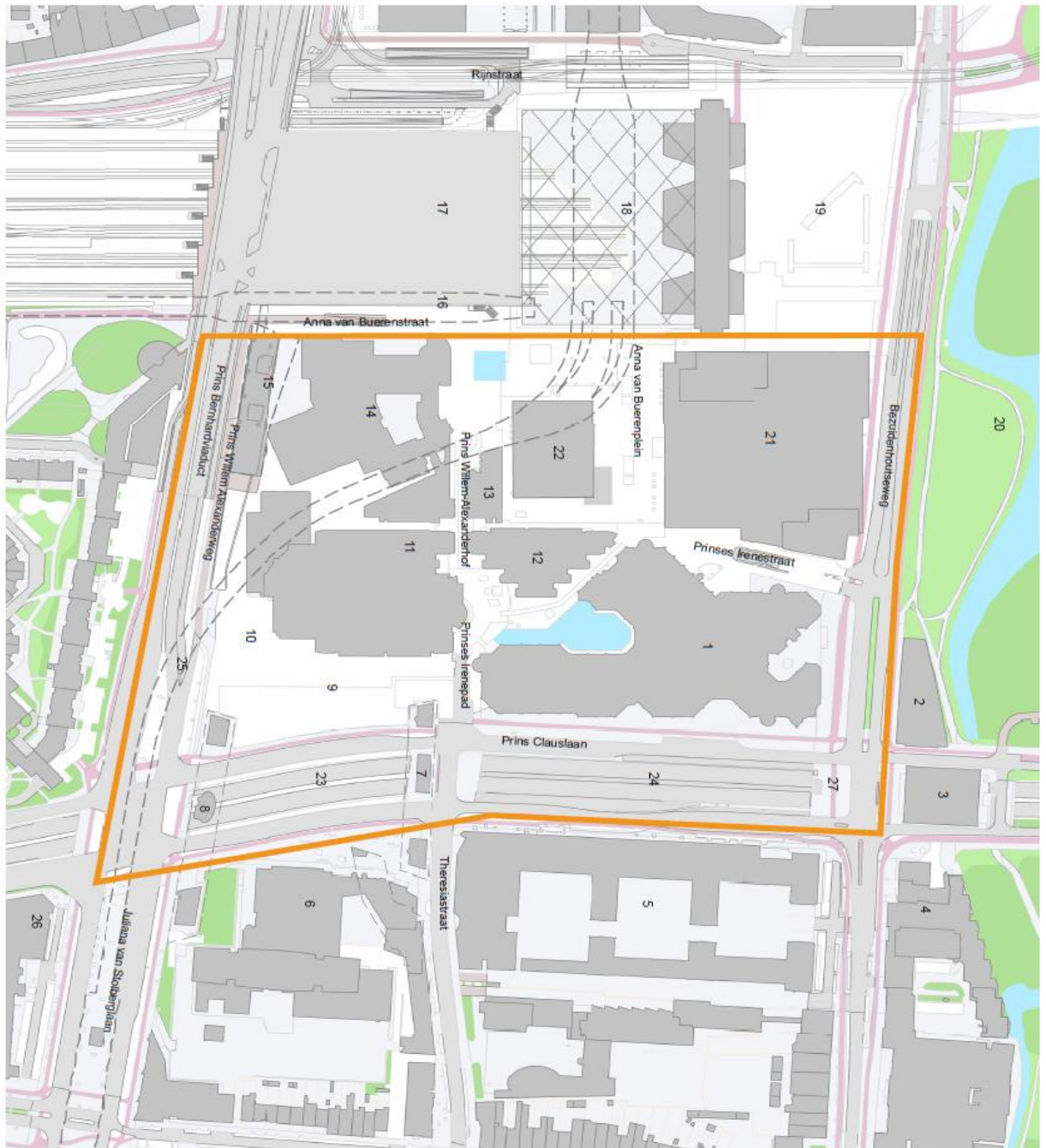
Het streven moet er op gericht zijn dat:

- in appartementencomplexen een collectieve fietsenstalling te realiseren (aanvullend op de eis uit het bouwbesluit om per woning een berging te realiseren)
- die via één deur vanaf het maaiveld bereikbaar is;
- die stalling zich bij voorkeur bevindt op de begane grond en anders zonder trap bereikbaar is;
- rekening wordt gehouden met het stallen van bakfietsen, elektrische fietsen en scooters
- in de garage een aantal parkeerplekken wordt gereserveerd voor het parkeren van deelauto's

Bijlage 1: Pilotgebied Energiekwartier



Bijlage 2: Pilotgebied CS – Oos



1. Ministerie van Buitenlandse Zaken (Buz)
2. Nederlands Water Partnersip
3. VNO-NCW
4. Verzamelgebouw kantoren
5. Ministerie van Economische Zaken (EZ)
6. Paleis van Justitie
7. Openbaar Ministerie Parket Generaal
8. Verzamelgebouw kantoren
9. Grobusplaats I
10. Grobusplaats II
11. Koninklijke Bibliotheek (KB)-Complex
12. KB-complex I-gebouw: Letterkundig Museum
13. KB-complex A-gebouw: lunch en congres
14. Nationaal Archief (NA)
15. Appartementencomplex La Fenetre
16. HSE-lijn
17. Busplatform
18. Centraal Station
19. Koninkrij Julianaplein
20. Koekamp
21. New Babylon
22. Universiteit Leiden
23. Urechtsebaan I (Gordusthof)
24. Urechtsebaan II
25. Tramviaduct
26. Koninklijk Conservatorium
27. Smeekbar de Vrijheid