



Den Haag

Parkeren in een leefbare en bereikbare stad

Parkeerstrategie Den Haag 2021-2030



Samen werken aan een bereikbare,
leefbare en verkeersveilige stad



denhaag.nl/parkeren



Voorwoord

Den Haag heeft prachtige woonwijken, uitstekend verbonden werklocaties en talloze keuzemogelijkheden voor cultuur, sport en recreatie. We willen dat alle huidige en toekomstige Hagenaars en bezoekers van de stad hiervan kunnen blijven genieten. Op sommige plekken in de openbare ruimte knelt het nu.

De komende jaren groeit Den Haag groeit fors, zowel in aantal inwoners als in arbeidsplaatsen. Dit leidt tot extra druk op de openbare ruimte. Deze nieuwe bewoners willen allemaal prettig wonen, werken, recreëren. Ook moet er ruimte beschikbaar zijn voor de auto's die deze mensen bezitten. De Agenda ruimte voor de stad en de hoofdlijnenbrief Mobiliteitstransitie 2040 beschrijven hoe Den Haag dit gaat bereiken. Het is nodig om extra woningen en voorzieningen te bouwen, maar ook om de openbare ruimte beter te benutten voor bijvoorbeeld meer groen en recreatie. De openbare ruimte kan op veel plekken geen extra auto's meer bergen. De ruimte die er is, moet zo goed mogelijk worden verdeeld. Wij willen dat de Haagse straten niet overvol raken met geparkeerde auto's. Tegelijkertijd willen we dat mensen die een auto bezitten een reële kans hebben op het vinden van een parkeerplaats.

Deze Parkeerstrategie biedt de beleidskaders voor instrumenten om een leefbaar evenwicht te bereiken. Hiermee neemt de druk van de geparkeerde auto in de schaarse openbare ruimte niet verder toe en waar dat noodzakelijk is, wordt de druk verlaagd. Zo ontstaat ruimte voor andere door bewoners gewenste functies zoals groen, spelen, stallingsplaatsen voor fietsen en recreatie.

Robert van Asten
Wethouder Mobiliteit

Inhoud

Voorwoord	2
1 Inleiding	4
2 Keuzes en maatregelen	12
3 Overig Parkeerbeleid	35
Bijlage 1: Parkeercijfers op buurtniveau	37
Bijlage 2: Evaluatie parkeerbeleid 2010-2020	38

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 gaat in op de aanleiding en kaders van de nieuwe Parkeerstrategie 2021-2030. Hoofdstuk 2 beschrijft de keuzes en maatregelen die moeten bijdragen aan een beter evenwicht tussen vraag en aanbod van parkeergelegenheid. Tot slot geeft hoofdstuk 3 een toelichting op het overige parkeerbeleid en de relatie met deze parkeerstrategie.



1

Inleiding

Den Haag groeit. Meer mensen, meer bedrijvigheid, meer woningen, meer recreatie, meer toerisme. Dit vraagt om een andere manier van omgaan met mobiliteit. En dat vraagt ook om een nieuwe visie op het Haagse parkeerbeleid. Dit nieuwe parkeerbeleid is beschreven in deze Parkeerstrategie.

1.1

Aanleiding

Met het stijgende autobezit hebben grote steden de afgelopen decennia te maken gekregen met schaarste aan parkeerplaatsen. Het begon in de centra en bij populaire bestemmingen, maar later ontstonden er ook parkeerproblemen in woonwijken. De parkeerproblematiek is in essentie een mismatch tussen vraag naar en beschikbaarheid van parkeerplaatsen.

Ook in de gemeente Den Haag heeft zich deze ontwikkeling afgespeeld. Eerst in het stadscentrum en de badplaats Scheveningen, later in winkelstraten en vervolgens ook in de dichter bevolkte woonwijken, zijn parkeerproblemen ontstaan: automobilisten (bezoekers en bewoners) hebben moeite met het vinden van parkeerplaatsen, de straten staan vol geparkeerde auto's. Dat heeft een negatief effect op de omgevings- en leefkwaliteit en de veiligheid. Om hier iets tegen te doen, voert de gemeente al enige decennia parkeerbeleid.

De hoofdlijnen van het Haagse parkeerbeleid zijn vastgelegd in het Parkeerkader 2010-2020 (RIS 168473A). Met de Parkeerbrief 2015 (RIS 283326) is het parkeerbeleid tussentijds geactualiseerd. Het beleid van dit Parkeerkader is effectief gebleken: in wijken en gebieden waar parkeermaatregelen zijn getroffen, is de parkeerdruk flink gedaald. Echter, de parkeerdruk is op veel plaatsen nog steeds hoog en de aanpak is in de loop van de jaren steeds uitdagender geworden. Er zijn de afgelopen jaren aanzienlijk meer Hagenaars bijgekomen en ook het aantal arbeidsplaatsen is gestegen. Veel van deze mensen bezitten en gebruiken auto's. Het oppervlak waarbinnen al deze auto's moeten parkeren, is daarentegen niet gegroeid. Het gevolg is dat de Hagenaars en hun bezoekers, ondanks alle maatregelen, in toenemende mate moeite hebben om een parkeerplaats te vinden. In de Hoofdlijnenbrief Mobiliteitstransitie uit 2019 (RIS 302361) is beschreven welke druk dit zet op het mobiliteitssysteem van de stad. Naast zaken als congestie, verkeersonveiligheid en verstoorde leefbaarheid wordt in de mobiliteits-transitiebrief ingegaan op de parkeerproblematiek: steeds meer auto's die op zoek zijn naar een parkeerplaats. Dit veronderstelt niet alleen een voortzetting van het ingezette parkeerbeleid, maar ook op sommige punten een intensivering en vernieuwing daarvan.

In de Hoofdlijnenbrief Haagse Mobiliteitstransitie wordt ingezet op een noodzakelijke systeemverschuiving waarbij voorrang wordt gegeven aan ruimte-efficiënte, schone, slimme en veilige mobiliteit. Deze transitie is inmiddels vertaald in een aantal kaderstellende nota's: De uitgangspunten voor schaa sprong OV (RIS303479), de Verkeersveiligheidsstrategie (RIS305028) en Ruim baan voor de fiets, de Fietsstrategie 2040 (RIS302960). Deze Parkeerstrategie 2021-2030 is de uitwerking van het parkeerbeleid in overeenstemming met de Hoofdlijnenbrief Haagse Mobiliteitstransitie.

Het Coalitieakkoord "Samen voor de Stad" (2019-2022) stelt dat de groei van de stad niet mag leiden tot een hogere parkeerdruk in woonwijken.

1.2

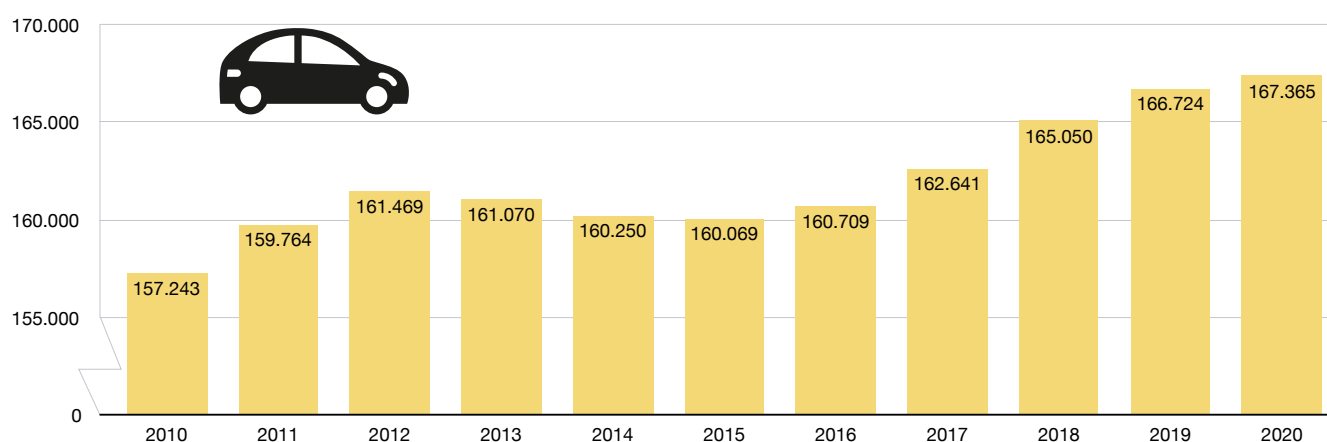
Ontwikkelingen in de parkeerproblematiek in Den Haag

De afgelopen jaren zijn verschillende onderdelen van het parkeerbeleid geëvalueerd (PiW (RIS306230), groengele zones (RIS304936), P+R (RIS307509)). Voor deze nieuwe parkeerstrategie heeft ook een evaluatie plaats gevonden van het Haagse parkeerbeleid (zie bijlage 2). Uit deze beschouwingen is een aantal ontwikkelingen af te leiden.

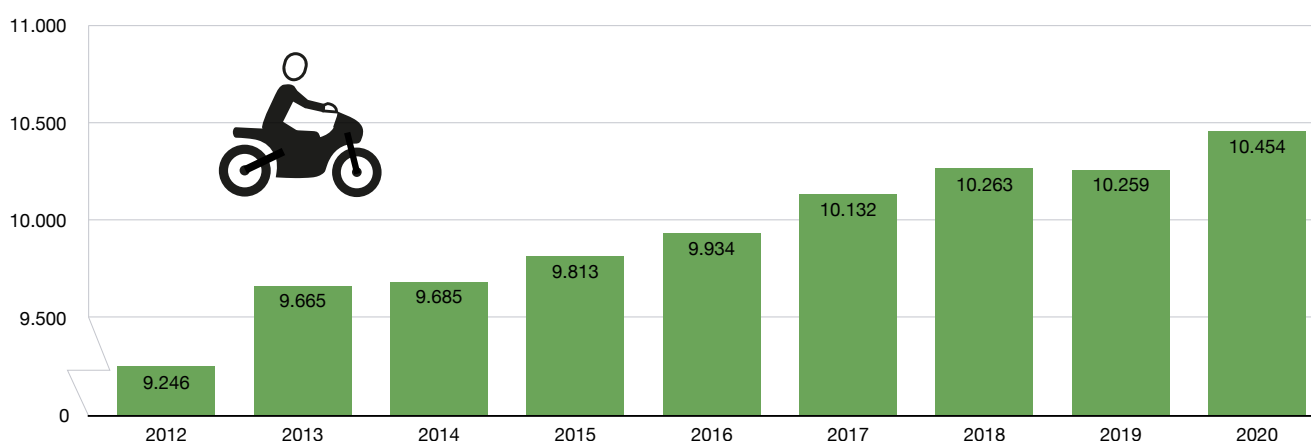
Allereerst zien we dat in Den Haag het autobezit groeit. Het autobezit groeit niet zozeer doordat het autobezit per huishouden groeit; het is meer een gevolg van de groei van het aantal inwoners. Tussen 2010 en 2020 zijn er bijna 25.000 huishoudens bijgekomen in Den Haag, een groei van 10%. Het geregistreerde autobezit is in dezelfde periode met ruim 10.000 toegenomen, een groei van ongeveer 6,5%. Het gemiddelde autobezit per huishouden is in die periode afgenomen met circa 3,5%.

Echter, als we tevens rekening houden met het aantal in Den Haag aanwezige (geparkeerde) leaseauto's, auto's met een buitenlands kenteken, auto's van werkgevers en bedrijfsauto's op naam van personen, dan is de groei groter. Het gemiddelde voor de stad was in 2014 12%. Als we dat percentage bij de 167.365 geregistreerde auto's (zie figuur 1.1) optellen, zijn er ongeveer 187.000 auto's van bewoners in Den Haag. Ook het bezit van motoren in Den Haag groeit gestaag (zie figuur 1.2). Al enige jaren worden geparkeerde motoren op trottoirs gedoogd, maar zij nemen ook regelmatig parkeerplaatsen in van auto's.

Figuur 1.1 Particulier autobezit in Den Haag

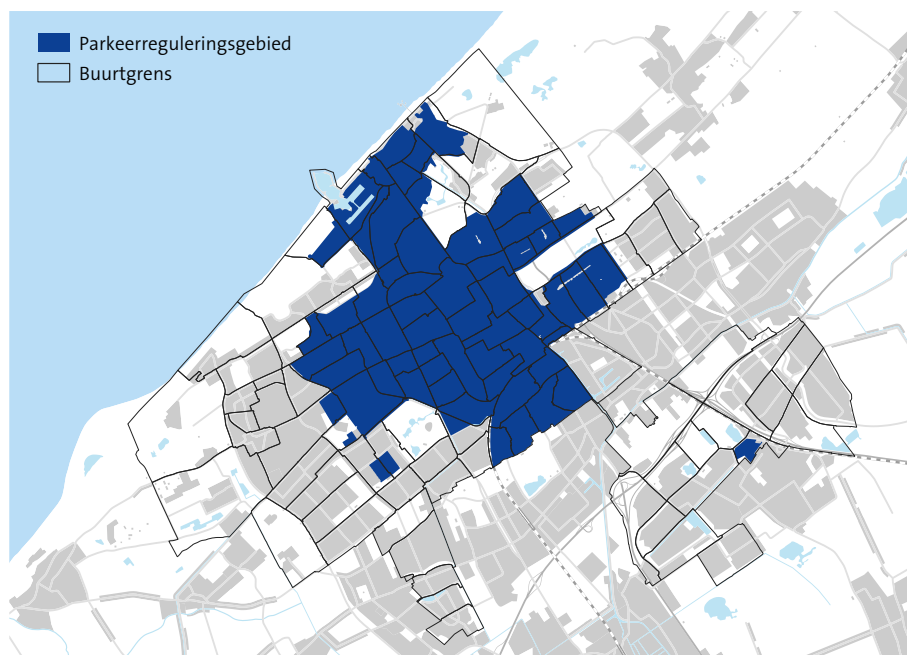


Figuur 1.2 Motorbezit in Den Haag



In grote delen van de stad is parkeerregulering ingevoerd, zowel in de woonwijken als in de zakelijke districten en toeristische gebieden. Bewoners kunnen tegen relatief lage kosten parkeervergunningen verkrijgen. Niet-bewoners moeten betalen voor het stallen van hun auto. Uit evaluaties blijkt telkens weer dat bewoners in grote mate tevreden zijn nadat in hun buurt parkeerregulering is ingevoerd. Figuur 1.3 laat de gebieden zien waar op 1 maart 2021 gereguleerd parkeren geldt.

Figuur 1.3 Gebieden in Den Haag met parkeerregulering op 1 maart 2021



Naast het invoeren van parkeerregulering voert de gemeente sinds 2011 een beleid om in wijken met een extreem hoge parkeerdruk, waar dat mogelijk is, openbare parkeerplaatsen toe te voegen. Het programma P2500 / Parkeren in Woonwijken heeft ongeveer 2.700 nieuwe parkeerplaatsen opgeleverd (RIS 306230). In 2020 is in het Zeeheldenkwartier een oude garage door de gemeente opgekocht en opgeknapt, en zijn 135 parkeerplaatsen aan de buurt toegevoegd. Uit een terugblik op dit beleid blijkt dat het toevoegen van parkeerplaatsen de parkeerdruk kan verlichten, maar ook dat het lastig is om daarvoor ruimte te vinden. Bovendien is het kostbaar. Het realiseren van een parkeerplek in de openbare ruimte kost gemiddeld 7.500 euro en in pandig zijn de kosten nog hoger (met een bandbreedte van 25.000 tot 80.000 euro per parkeerplaats).

Het invoeren van parkeerregulering al dan niet in combinatie met de aanleg van extra parkeerplaatsen, heeft geleid tot een lagere parkeerdruk. Echter, door het groeiend aantal inwoners en werknemers zien we dat het in sommige wijken steeds lastiger wordt om een parkeerplaats te vinden. Dit geldt soms ook voor gebieden waar al parkeerregulering van kracht is. Dit treedt bijvoorbeeld op in het Regentesse- en Valkenboskwartier, in Transvaal en in Rustenburg-Oostbroek. In deze buurten bestaat al parkeerregulering. Het is hier niet of nauwelijks mogelijk om parkeerplaatsen toe te voegen. Bij ongewijzigd beleid dreigt een scenario waarin bewoners en bezoekers geen parkeerplaats meer kunnen vinden, straten zo vol staan met auto's dat brandweer en ambulances belemmerd worden in hun levensreddende werkzaamheden en ook de leefkwaliteit fors daalt. Om dit te voorkomen moet het parkeerbeleid aangepast worden.

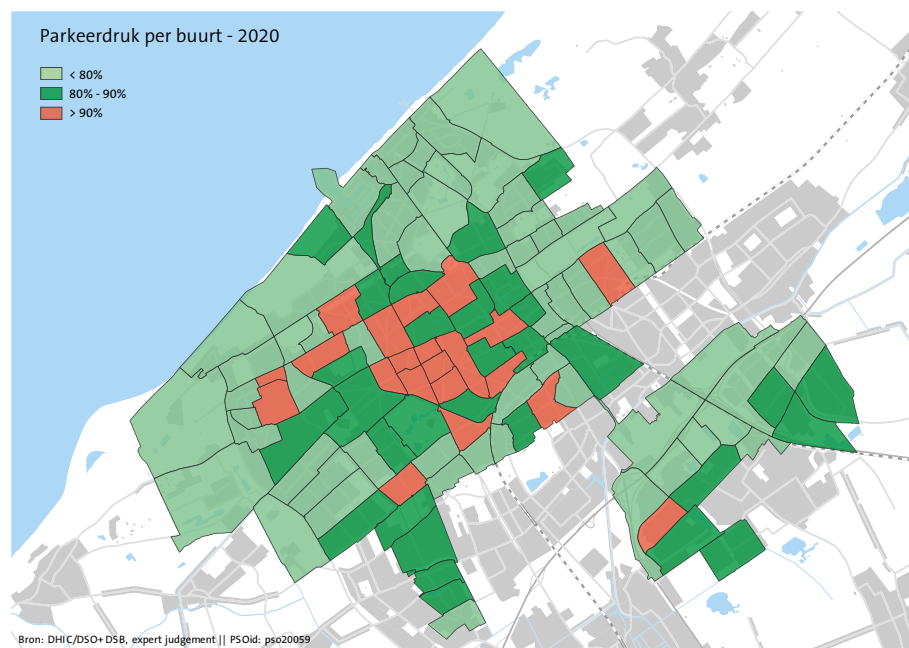
Het aangescherpte parkeerbeleid zal voortbouwen op de aanpak van de afgelopen jaren. Waar schaarste aan parkeerruimte ontstaat, wordt allereerst getracht dit met parkeerregulering op te lossen. Het toevoegen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte zal alleen kunnen plaatsvinden als dit niet ten koste gaat van ruimte voor vergroening, speelruimte, fietsparkeren en verkeersveiligheid. Indien mogelijk kan in pandige of

ondergrondse parkeergelegenheid worden gecreëerd door betere benutting van bestaande voorzieningen of de aanleg van nieuwe locaties. Dit laatste dan wel op basis van een sluitende business case.

De aanscherpingen van het beleid zullen gezocht worden in het, waar nodig, toevoegen of uitbreiden van parkeerregulering en het beperken van het ongelimiteerd verstrekken van parkeervergunningen. Waar nodig zal de schaarste meer tot uitdrukking worden gebracht in de tarieven van parkeren op straat en parkeervergunningen.

De parkeerstrategie 2021-2030 vervangt het Parkeerkader 2010-2020 en de Parkeerbrief 2015. Deze Parkeerstrategie 2021-2030 zorgt voor de noodzakelijke aanpassingen van het parkeerbeleid. Het streven is en blijft om Den Haag bereikbaar, verkeersveilig, leefbaar en economisch vitaal te houden. We willen Hagenaars die in het bezit zijn van een auto een reële kans geven op het vinden van een parkeerplaats dichtbij zijn of haar woning. Om dat te bereiken, moeten we ook inzetten op alternatieven. Ook is het van belang om de kans op een parkeerplek te laten gelden voor een beperkt aantal parkeervergunningen per huishouden.

Figuur 1.4 Parkeerdruk op buurtniveau op het maatgevende moment in 2020



50.000 parkeerplaatsen op eigen terrein in Den Haag 

200.000 parkeerplaatsen op straat in Den Haag    

100.000 parkeerplaatsen binnen gereguleerd gebied  

5% gereserveerde parkeerplaatsen



De kern van de nieuwe Parkeerstrategie

Parkeerbeleid heeft tot doel een maatschappelijk verantwoord evenwicht tot stand te brengen tussen de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen. Als dit evenwicht niet goed tot stand komt, zullen bewoners en bezoekers van de stad moeite hebben in het vinden van een parkeerplaats. Er kunnen ook veiligheidsproblemen ontstaan: ambulances, brandweer- en politieauto's kunnen niet op tijd op de plaats komen waar hun hulp is vereist. Daarnaast worden voetgangers, fietsers en minder-valide mensen belemmerd in hun bewegingsvrijheid. Een overmaat aan geparkeerde auto's in de openbare ruimte heeft een negatieve invloed op de leefbaarheid en het gaat vaak ten koste van andere gewenste functies zoals groen, spelen, fietsen, terrassen, ondergrondse restafvalcontainers (ORAC's).

Parkeerplaatsen zijn ook belangrijk voor de economische vitaliteit. Om economisch te kunnen functioneren moet een stad bereikbaar zijn. Ook voor automobilisten. Daarom moeten er voldoende parkeerplaatsen zijn voor bewoners, bedrijven en bezoekers. Het onbelemmerd aanbieden van parkeerplaatsen kan echter ook leiden tot het aantrekken van zoveel extra autoverkeer dat het wegennet overbelast raakt en de bereikbaarheid juist verslechtert.

Het Haagse stadsbestuur heeft zich altijd ingespannen om aan iedereen die in Den Haag auto wil rijden een parkeerplaats te bieden. Dit is niet altijd en overal meer vol te houden. In deze parkeerstrategie wordt er daarom voor gekozen de beschikbare ruimte leidend te laten zijn in het parkeerbeleid. In gebieden waar ruimte schaars is, zal door middel van aangescherpte parkeernormen en/of een maximering van het aantal uit te geven vergunningen en/of verhoogde tarieven worden voorkomen dat de parkeersituatie verslechtert.



In het Haagse parkeerbeleid is maatschappelijke acceptatie en draagvlak altijd belangrijk geweest. Dat komt bijvoorbeeld tot uitdrukking in de lage tarieven voor zowel bewonersvergunningen als het straatparkeren (zie tabel 1.5). Bij de invoering en uitbreiding van parkeerregulering worden steeds draagvlakonderzoeken gehouden. Het nieuwe parkeerbeleid blijft uitgaan van de noodzaak van maatschappelijk draagvlak, maar het stadsbestuur wil bij besluitvorming over parkeren nadrukkelijker zaken als leefkwaliteit en veiligheid meewegen. Dat betekent: ook de stem van de niet-autobezitters op volwaardige wijze mee laten klinken. Als uit de uitslag van een draagvlakonderzoek blijkt dat er op het niveau van de wijk geen meerderheid is voor parkeerregulering, maar in bepaalde straten nadrukkelijk wel, wordt bekeken of invoering op sub-wijkniveau mogelijk is. Als in een gebied waar grootschalige woningbouw plaats gaat vinden op voorhand vaststaat dat zonder ingrijpen de parkeerbalans op een onacceptabele wijze gaat veranderen, kan besloten worden parkeerregulering in te voeren. Dit geldt ook voor gebieden waar door een zeer hoge parkeerdruk de (verkeers)veiligheid en leefbaarheid in het geding zijn.

Tabel 1.5 - Tarieven per jaar van parkeervergunningen voor bewoners in de G4 steden (2021)

	Amsterdam	Rotterdam	Den Haag	Utrecht
Centrum				
1 ^e vergunning	Tussen € 350,04 en € 567,48 per jaar	€ 115,20 per jaar	€ 64,80 per jaar	€ 442,08 per jaar
2 ^e vergunning	Niet mogelijk	€ 248,40 per jaar	€ 288,- per jaar	Niet mogelijk
3 ^e en volgende vergunning	Niet mogelijk	Niet mogelijk	€ 576,- per jaar	Niet mogelijk
Centrumschil en Rand				
1 ^e vergunning	Tussen € 253,50 en € 350,04 per jaar	€ 115,20 per jaar	€ 64,80 per jaar	€ 234,84 per jaar
2 ^e vergunning	Niet altijd mogelijk, zo wel dan € 702,72 per jaar	€ 248,40 per jaar	€ 288,- per jaar	€ 469,44 per jaar
3 ^e en volgende vergunning	Niet mogelijk	Niet mogelijk	€ 576,- per jaar	Niet mogelijk
Overige wijken				
1 ^e vergunning	Tussen € 31,82 en € 101,82 per jaar	€ 115,20 per jaar	€ 64,80 per jaar	€ 108,- per jaar
2 ^e vergunning	Tussen € 45 en € 144 per jaar	€ 248,40 per jaar	€ 288,- per jaar	€ 216,12 per jaar
3 ^e en volgende vergunning	Niet mogelijk	Niet mogelijk	€ 576,- per jaar	Niet mogelijk

De nieuwe parkeerstrategie blijft uitgaan van lage tarieven voor vergunningen voor de eerste auto. Bij een parkeerdruk hoger dan 90% worden geen vergunningen voor een tweede of derde auto meer uitgegeven. Door deze maatregelen wordt het voor bewoners interessanter om in parkeergarages te parkeren en gaan zij eerder op zoek naar mobiliteitsalternatieven.

Dit betekent dat het nieuwe Haagse parkeerbeleid op een aantal fundamentele punten afwijkt van het oude beleid. Voor deze parkeerstrategie 2021-2030 kiest het college voor de volgende uitgangspunten:

- 1 De beschikbare fysieke ruimte wordt leidend in het parkeerbeleid. Dit komt tot uitdrukking in parkeernormen en waar nodig komt er een maximering van het aantal uit te geven vergunningen.
- 2 Bij het besluit tot invoering van parkeerregulering wordt gestreefd naar draagvlak in het gebied waar dat wordt ingevoerd, maar staan veiligheid en leefbaarheid voorop.
- 3 In een gebied waar grootschalige ontwikkelingen gaan plaatsvinden die aanzienlijke negatieve gevolgen zullen hebben voor de parkeerdruk kan, om dit te voorkomen, door het College van B&W besloten worden deze ontwikkeling gepaard te laten gaan met de invoering of uitbreiding van parkeerregulering.
- 4 Bij nieuwbouw- en herontwikkelingen is parkeren op eigen terrein (POET) leidend en wordt grote terughoudendheid betracht in het verstrekken van parkeervergunningen.
- 5 Er komt een fonds en een bijpassende regeling voor bijdragen aan initiatieven voor het bouwen of verbeteren van parkeergarages in combinatie met het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte in de omgeving van de parkeervoorziening.

De parkeerstrategie schetst op hoofdlijnen het nieuwe Haagse parkeerbeleid. De parkeerstrategie zal leiden tot veranderingen in hiervan afgeleide nota's en verordeningen, zoals de Parkeerverordening en de beleidsregels Parkeervergunningen; de Verordening Parkeerbelastingen 2021; de Beleidsregels autoparkeernormen; het Uitvoeringsprogramma parkeren, deelmobiliteit en mobiliteitshubs. Bij het vaststellen van de parkeerstrategie door de Gemeenteraad worden deze nota's, besluiten en verordeningen aangepast en opnieuw vastgesteld.





2

Keuzes en maatregelen

In dit hoofdstuk worden de keuzes en maatregelen op het gebied van parkeren beschreven. Die keuzes en maatregelen moeten bijdragen aan de gewenste balans in de vraag naar en het aanbod van parkeergelegenheid. Allereerst wordt het beleid beschreven gericht op de bewoners van de stad. Daarna volgen de maatregelen voor werknemers en bezoekers. Vervolgens wordt ingegaan op parkeermaatregelen die samenhangen met grote stedelijke ontwikkelingen. Daarna wordt aandacht besteed aan ruimte voor participatie en regionale samenwerking. Tot slot wordt ingegaan op de financiële aspecten van parkeerbeleid.

Voor elke maatregel geldt dat per gebied wordt gekeken wat passend is. Daarnaast zal per maatregel worden gekeken wat op korte termijn (2021-2022), middellange termijn (2022-2026) of juist lange termijn (na 2026) realiseerbaar is. Het parkeerbeleid is afgestemd op verschillende doelgroepen zoals bewoners, forenzen en bezoekers. Het uitgangspunt is dat de juiste doelgroep op de juiste plek parkeert. Daarnaast streven we naar een zo efficiënt mogelijk gebruik van de beschikbare parkeerruimte en daarmee dubbelgebruik van parkeerplaatsen waar mogelijk. Dat betekent het volgende voor het parkeren van auto's per doelgroep:

- Bewoners parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein of in centrale parkeervoorzieningen.
- Forenzen parkeren zoveel mogelijk op P+R's aan de randen van de stad of op bedrijventerreinen.
- Bezoekers van bewoners kunnen op straat parkeren of in centrale parkeervoorzieningen.

- Toeristen en dagjesmensen parkeren zoveel mogelijk op P+R's of in publieke parkeervoorzieningen.
- Logistiek en werkverkeer wordt zoveel mogelijk inpandig of op eigen terrein opgevangen of in logistieke hubs aan de randen van de stad.

2.1

Parkeren voor bewoners in de openbare ruimte

Parkeerregulering in Den Haag is gefiscaliseerd

Fiscale parkeerregulering betekent dat het betalen voor het stallen van een auto in de openbare ruimte als een gemeentelijke belasting geldt. Als geconstateerd wordt dat iemand parkeert zonder parkeerbelasting te hebben betaald, dan is de boete die daarvoor wordt toegekend formeel een naheffing van niet-betalde belasting. Deze naheffing valt toe aan de gemeente. De middelen die worden verkregen door de naheffingen worden in Den Haag gebruikt voor de bekostiging van de gemeentelijke handhaving. Daarom is de gemeente Den Haag zeer terughoudend met vormen van parkeerregulering die buiten het fiscale systeem vallen, zoals blauwe zones. Als de gemeente geen parkeerbelasting vraagt voor het stallen van een auto kan er geen naheffing worden gevraagd, maar geldt de overtreding als een Mulderfeit, waarvan de boete aan het CJIB toevalt.

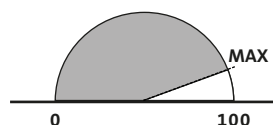
Bij gefiscaliseerd parkeren kan de gemeente een eigen handhavingsbeleid voeren, onafhankelijk van de politie, met een wielklem- en wegsleepregeling.

In deze paragraaf worden de maatregelen beschreven die gericht zijn op de inwoners van de stad. Het belangrijkste instrument daarbij is parkeerregulering. Parkeerregulering zorgt ervoor dat de in een gebied aanwezige parkeerruimte allereerst beschikbaar is voor de bewoners en hun bezoek. Dit doel wordt bereikt door automobilisten die niet in het gebied wonen parkeerbelasting te laten betalen en hen daarmee te prikkelen de auto niet of niet langer dan nodig te parkeren. Zij kunnen kiezen voor andere mobiliteitsvormen of hun auto parkeren in parkeergarages of op P+R-locaties en mobiliteitshubs om van daaruit over te stappen op andere vervoermiddelen.

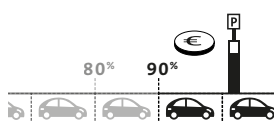
De volgende maatregelen en beleidsveranderingen zijn nodig om in de woongebieden in Den Haag de parkeersituatie leefbaar te houden:

De uitgifte van parkeervergunningen wordt aanbodgericht

De gemeente Den Haag verstrekke de afgelopen jaren onbeperkt parkeervergunningen aan bewoners: iedere (rechtmatige) aanvraag werd gehonoreerd. In tegenstelling tot enkele andere grote steden in ons land vond er geen toets plaats of er in de openbare ruimte voldoende plek was voor deze auto's. De groei van de stad en de groeiende hoeveelheid auto's leidt er echter toe dat in sommige wijken waar parkeerregulering van toepassing is, bewoners in het bezit van een parkeervergunning steeds meer moeite krijgen met het vinden van een parkeerplaats. De gemeente wil dat mensen in het bezit van een parkeervergunning zonder problemen een parkeerplaats kunnen vinden



in de nabijheid van hun woning. Om dit mogelijk te maken, zal Den Haag niet meer overall onbeperkt vergunningen verstrekken. De voor parkeren gereserveerde ruimte zal voortaan leidend zijn voor het aantal uit te geven vergunningen. Dit is een mix van bewonersvergunningen, bedrijfsvergunningen en voldoende capaciteit voor bezoekers. Als in een gebied waar al parkeerregulering geldt de parkeerdruk hoger is dan 90%, wordt een rem gezet op nieuwe vergunningen voor 2e (en volgende) auto's. In principe heeft iedereen recht op een 1e parkeervergunning. Er worden geen nieuwe parkeervergunningen uitgegeven aan 3e en volgende auto's van een huishouden. Er zal sprake zijn van een geleidelijke aanpassing waarbij (terecht) uitgegeven vergunningen niet worden ingetrokken.



Een parkeerdruk van 90% is een grens

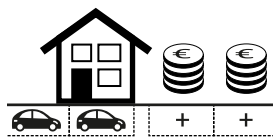
De praktijk leert dat bij een gemiddelde parkeerdruk van 90% in een buurt de straten meer dan vol zijn. Automobilisten hebben dan moeite met het vinden van een parkeerplaats. Daarom zal de gemeente bij een gemiddelde parkeerdruk van 90% in een buurt of gebied een vorm van parkeerregulering overwegen, zeker als er signalen zijn dat de leefbaarheid en (verkeers)veiligheid in het geding zijn. Als dit geldt voor wijken die aan een buurgemeente grenzen, wordt voorafgaand aan de introductie van een parkeerregeling overlegd met deze buurgemeente.

Bij het invoeren van parkeerregulering vindt de gemeente draagvlak belangrijk. De gemeente zal daarom draagvlakonderzoeken blijven uitvoeren. Wel zal de wijze van uitvoering van draagvlakonderzoeken nader worden beschouwd. In het verleden zijn namelijk regelmatig draagvlakonderzoeken zonder gevolg gebleven omdat het gewenste responspercentage niet werd gehaald. Ook zagen we dat in straten waar de parkeerdruk zeer hoog was, er draagvlak aanwezig was voor parkeerregulering, maar dat dit draagvlak ontbrak in andere straten in de wijk waar de parkeerdruk lager was. Per saldo was de uitkomst dat parkeerproblemen niet konden worden aangepakt. Er wordt gezien wat een responspercentage is dat haalbaar is en tevens een representatief beeld van de wensen van de bewoners biedt. Ook zal worden of naar aanleiding van de uitkomsten van draagvlakonderzoeken meer maatwerkoplossingen gevonden kunnen worden.

In de loop van 2021 zal een nieuwe aanpak worden geïntroduceerd voor de afweging over invoering of uitbreiding van parkeerregulering in een buurt of gebied. In die aanpak wordt invulling gegeven aan de rol van draagvlak, parkeerdruk, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Begrenzing van parkeervergunningen

Als in een gebied waar al parkeerregulering van kracht is een parkeerdruk boven de 90% wordt gemeten zal de invoering van een begrenzing op het aantal uit te geven vergunningen effect hebben. Daarnaast kan ervoor gekozen worden om de werkingstijden van de parkeerregeling uit te breiden. De parkeerdruk in een parkeergebied is nooit in elke straat of deel van het parkeergebied hetzelfde. Daarom werkt begrenzing van parkeervergunningen alleen effectief wanneer binnen het parkeergebied kleinere deelgebieden worden aangewezen waar deze begrenzing wordt toegepast. Het blijft dan wel mogelijk om met de parkeervergunning in het gehele parkeergebied te parkeren. De parkeerdruk in een buurt zal geen beletsel zijn voor het implementeren van belangrijke en/of door bewoners gewenste ontwikkelingen zoals het plaatsen van ondergrondse restafvalcontainers, het planten van bomen en struiken, voorzieningen voor het stallen van fietsen of het reserveren van plaats voor vormen van deelmobiliteit. Mocht een dergelijke ontwikkeling leiden tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk dan kan dit effect teniet worden gedaan door het verlagen van het aantal uit te geven parkeervergunningen.



Tarieven van bewonersvergunningen

De tarieven van de parkeervergunningen in Den Haag zijn laag in vergelijking met andere grote steden (zie tabel 1.5). De gemeente zal in de toekomst voor de eerste vergunning nog steeds blijven uitgaan van voor iedereen betaalbare vergunning tarieven.

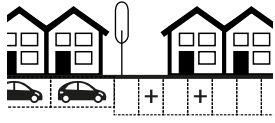


Parkeren voor mindervaliden

Houders van een Europese Gehandicapten Parkeerkaart (GPK) hebben het recht om een auto gratis te parkeren op een Algemene Invalideparkeerplaats (AGP). De gemeente streeft ernaar om op plaatsen waar dat nodig en gewenst is AGP's aan te leggen. Specifiek aandachtspunt hierbij zijn de eisen aan nieuw te bouwen parkeergarages. Met een systeem van smart parking en een speciale app is het in de nabije toekomst mogelijk om de beschikbaarheid van parkeerruimte op AGP's online te checken. De GPK is er voor bestuurders en passagiers. Een in Den Haag woonachtige houder van een GPK kan een Bewonersvergunning Gehandicapten (BVG) aanvragen. Deze vergunning heeft de prijs van een bewonersvergunning voor de eerste auto (en geldt standaard als eerste bewonersvergunning van het huishouden) en biedt het recht overal in Den Haag gratis te parkeren.

Voor mindervaliden die geen auto bezitten, bestaat er de zogenaamde Europese Gehandicapten Parkeerkaart Passagier. Deze kaart geeft het recht om gratis te parkeren op AGP's.

Houders van een GPK kunnen onder bepaalde omstandigheden recht hebben op een Individuele Gehandicapte parkeerplaats in de directe nabijheid van hun woning. Vanwege de enorme toename van het aantal Individuele Gehandicapte parkeerplaatsen in de stad en het grote aantal klachten hierover, zal gezien worden of de toekenningsvereisten aanpassing behoeven.



De bezoekersvergunning

Bewoners van Den Haag die in een gebied wonen waar parkeerregulering geldt, kunnen een zogenaamde bezoekersvergunning aanschaffen. Deze vergunning geeft recht op een bepaald aantal uren gratis parkeren voor het bezoek van de bewoners. Het aantal uren dat verkregen wordt met de bezoekersvergunning verschilt per wijk; het is afhankelijk van het aantal uren per dag dat er parkeerregulering geldt. Bewoners kunnen een beperkt aantal uren bijkopen op hun vergunning.

In gebieden waar bewoners geen bewonersvergunning kunnen aanschaffen, kan, afhankelijk van de situatie, ook het recht op een bezoekersvergunning worden uitgesloten.



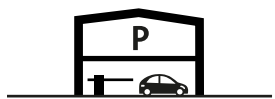
Vergunningen voor verenigingen en religieuze instellingen

Het invoeren van parkeerregulering in een gebied heeft effect op het functioneren van verenigingen binnen dat gebied. Enerzijds profiteren deze verenigingen van het parkeer- drukverlagend effect van de parkeerregeling. Anderzijds kunnen leden en bezoekers van de verenigingen zich gehinderd voelen door het feit dat zij parkeerbelasting moeten betalen. Omdat voor veel verenigingen vrijwilligers van essentieel belang zijn, is er enkele jaren geleden een speciale parkeervergunning voor sportverenigingen geïntroduceerd. Daarmee kunnen sportverenigingen hun vrijwilligers faciliteren. Deze vergunning die recht geeft op een gelimiteerd aantal gratis parkeeruren wordt verstrekt aan sportverenigingen die lid zijn van een sportbond aangesloten bij het NOC-NSF.

De afgelopen jaren bereikten de gemeente ook meerdere verzoeken van religieuze instellingen in gebieden met parkeerregulering. Zij stelden dat hun voorgangers, personeel en vrijwilligers hinder ondervinden van parkeerregulering. Om hieraan tegemoet te komen wordt, zoals ook staat vermeld in het coalitieakkoord Samen voor de Stad, nog in 2021 in Den Haag voor religieuze instellingen een vergunning geïntroduceerd die net als de sportvergunning recht geeft op een gelimiteerd aantal gratis parkeeruren. Deze regeling is nadrukkelijk gericht op het faciliteren van vrijwilligers.

2.2

Parkeren voor bezoekers, toeristen, ondernemers en werknemers



Benutten (gedeeltelijk)
leegstaande
parkeergebouwen

Bezoekers van de stad

Den Haag wil een gastvrije en aantrekkelijke stad blijven voor haar eigen bewoners, bezoekers, toeristen en ondernemers. De binnenstad en Scheveningen zijn de belangrijkste trekkers van de stad, maar ook andere plekken in de stad worden veel bezocht. Het zal mogelijk blijven om deze locaties met de auto te bereiken, maar er wordt ook volop ingezet op de overstap naar en het gebruik van alternatieven. Onze wegen en parkeerfaciliteiten kunnen maar een beperkte toestroom van auto's naar die locaties verwerken. In sommige woongebieden in de directe nabijheid van bestemmingen met

een extreme aantrekkende werking, wordt er voor gekozen het parkeren door bezoekers in de openbare ruimte minder aantrekkelijk te maken. Maatregelen daarvoor zijn een extra hoog straattarief, beperking van de parkeerduur en strikte handhaving.



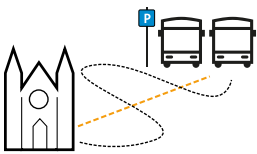
Binnenstad

De meeste mensen komen met het openbaar vervoer en op de fiets naar de binnenstad. Dit wordt zowel met de aanwezigheid van een kwalitatief hoogstaand regionaal OV-netwerk als met goede fietsvoorzieningen (sterfietsroutes, gratis bewaakte stallingen) gestimuleerd. Het is echter ook belangrijk dat het mogelijk blijft om met de auto naar de randen van de deels autoluwe binnenstad te komen. Met een verbeterd verwijssysteem worden vrije parkeerplaatsen in de aanwezige parkeergarages beter vindbaar. Het uitgangspunt voor autoparkeren is dat bezoekers in de aanwezige parkeergarages parkeren. De plekken in de openbare ruimte zijn allereerst voor bewoners. Om te stimuleren dat automobilisten die niet in het centrum wonen, hun auto's zo veel mogelijk in parkeergarages stallen, geldt daar een maximum parkeerduur op straat en verhoogde straatparkeertarieven. Het gebruik van P+R's (Park + Ride), mobiliteitshubs en P+B's' (Park + Bike) moet een aantrekkelijk alternatief worden voor een bezoek aan de binnenstad.



Scheveningen

In de badplaats Scheveningen parkeren bezoekers die met de auto komen in de aanwezige parkeervoorzieningen. In de drukke zomerperiodes zijn extra parkeermaatregelen van kracht. Deze maatregelen dienen om bewoners te beschermen tegen parkeeroverlast van badgasten. Er zal worden ingezet op meer P+R en P+B, uitbreiding van de werkingstijden van de parkeerregelingen in de zomerperiode, strengere handhaving bij overtredingen en meer en snellere toepassing van de wielklem.



Er komen nieuwe plekken voor touringcars met een aantrekkelijk aanbod van voor- en natransport

Den Haag ontvangt graag bezoekers uit binnen- en buitenland. Hierbij horen ook reizigers met de touringcar. Het is ongewenst dat de binnenstad hinder ondervindt van geparkeerde touringcars. Er worden nieuwe parkeerplaatsen voor touringcars aangewezen met daarbij een aantrekkelijke last mile en/of er zullen in- en uitstapplaatsen voor touringcars op centraal gelegen locaties worden aangewezen. De touringcars kunnen dan op verder gelegen plekken parkeren. Er zal worden verkend of P+R's op een wat grotere afstand van het centrum daar ook een rol in kunnen spelen. Ook zal worden gekeken naar mogelijke locaties op maximaal 10 minuten afstand van NS-stations ten behoeve van bufferruimte voor NS-bussen.



Bezoekers winkels en ondernemers

Winkelgebieden dienen goed bereikbaar te zijn, voor zowel klanten die lopend, fietsend, met het openbaar vervoer of met de auto komen. Naast bereikbaarheid is een goed verblijfsklimaat essentieel. Winkelstraten vol met geparkeerde auto's en op straat wachtende auto's ogen niet prettig en belemmeren klanten die lopen en fietsen. Het beleid van de gemeente is er daarom op gericht om samen met de ondernemers een goede modaliteitsmix te creëren.

In de toekomst wordt een steeds groter deel van de winkelbehoefte online ingevuld, zowel voor de wekelijkse boodschappen als het bestellen van maaltijden en pakketjes. Waar dat nodig is, wordt in woon- en winkelgebieden ruimte gereserveerd voor boodschappen- en pakket-service (ophalen en bezorgen).



Benutten (gedeeltelijk)
leegstaande
parkeergebouwen

Winkelstraten en winkelcentra

Het parkeerbeleid rondom winkelstraten stimuleert dat mensen alternatieven voor de auto overwegen. Als ze er toch lang voor kiezen met de auto te komen, dan wordt gestimuleerd om deze niet onnodig lang in winkelstraten te parkeren. Waar dat nodig is, wordt een speciale parkeerregulering ingevoerd: de winkelstraatregeling. De winkelstraatregeling zorgt ervoor dat het (beperkte) aantal autoparkeerplaatsen in een winkelstraat voor bezoekers (klanten) beschikbaar is. Bewoners en bedrijven hebben overdag geen parkeerrecht in de winkelstraat met hun parkeervergunning. Deze maatregel is effectief gebleken en kan (blijvend) worden toegepast in straten die onderdeel uitmaken van de hoofdwinkelstructuur. Er wordt nagedacht over vormen van smart parking.

Inzet van groengele zones

De groengele zone is een Haagse vorm van parkeerregulering voor winkelgebieden. Hiermee kunnen mensen die even snel een boodschap moeten doen in een winkelcentrum of winkelstraat eenvoudig parkeren. De bedoeling van de regeling is dat de gebruikers van de parkeerplaatsen snel rouleren en dat de parkeerplaatsen tijdens winkeltijden niet door bewoners worden ingenomen. De gemeente Den Haag heeft



geëvalueerd wat het effect is van de verschillende groengele zones in de stad. Uit de evaluatie blijkt dat de regeling zijn nut heeft bewezen. Op basis van de evaluatie zijn voorwaarden ontwikkeld wanneer een groengele zone kan worden ingevoerd. Daarbij is belangrijk dat voor de plekken een maximum parkeerduur van 1 uur geldt.

Bij het besluiten tot het al dan niet invoeren van een groengele zone moet worden afgewogen of dit gaat leiden tot een ongewenste stimulans om vaker met de auto boodschappen te gaan doen. Om deze reden zullen groengele zones hoe dan ook niet te groot mogen worden. In de regel gaat het om een beperkt aantal parkeerplaatsen.



Efficiënter laden en lossen

In het centrum en de vooroorlogse woongebieden zijn laad- en loszones meestal onderdeel van de parkeerruimte op straat. Voor grote vrachtwagens wordt er vaak voor gekozen om bij laden en lossen de auto's op straat stil te laten staan, met alle gevolgen voor doorstroming en veiligheid van dien. De volgende oplossingen hiervoor dienen verder te worden onderzocht:

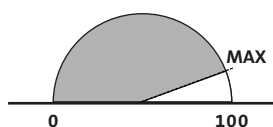
- Bij nieuwbouw en grootschalige herontwikkeling moeten de (logistieke) voorzieningen zoveel mogelijk inpandig of op eigen terrein worden gerealiseerd. Ook moet worden ingezet op meer ruimte efficiënte vormen van logistiek. Zo kan het ruimtebeslag en de hinder van laad- en losverkeer worden beperkt (kleinere eenheden).
- Het inzetten op andere technieken of concepten waardoor de omvang van de logistieke stroom kan worden beperkt (perscontainer afval, centrale goederenontvangst).
- Het tegengaan van laden en lossen op de openbare weg door venstertijden, handhaving, minder locaties per straat, maximale parkeerduur laden en lossen.
- Geen unieke laad/losplekken meer, maar dubbelgebruik (overdag laden en lossen/ in de nacht voor bewoners) of meer gebruikers (Kiss+Ride, taxi). Nu zijn er nog teveel afzonderlijke plaatsen per doelgroep wat heel inefficiënt is.
- Het inzetten van ruimte voor het bufferen en parkeren van bouwverkeer voor de aanvoer van materialen en parkeervergunningen voor bouwvakkers en leveranciers in combinatie met een logistieke hub aan de randen van de stad.



Bedrijven en werknemers

Den Haag stimuleert werkgevers in de stad om haar werknemers zoveel mogelijk per openbaar vervoer en per fiets de stad in te laten komen. Een belangrijk instrument hiervoor is de zogenaamde parkeernormering. Er gelden normen voor het aantal op eigen terrein aan te leggen parkeerplaatsen voor het personeel van bedrijven. Daarnaast komen bedrijven in gebieden met parkeerregulering in aanmerking voor bedrijfsvergunningen.

De gemeente stimuleert dat personeel en bezoekers van bedrijven zoveel mogelijk gebruik maken van alternatieven voor de auto. De gemeente zorgt voor goed openbaar vervoer en goede voorzieningen voor de fietser en de voetganger. Onder de vlag 'Bereikbaar Haaglanden' werkt de gemeente al jarenlang samen met het bedrijfsleven om werknemers te prikkelen zo veel mogelijk met het openbaar vervoer en de fiets te komen. En als het gebruik van de auto onvermijdbaar is, wordt gestimuleerd te carpoolen en gebruik te maken van P+R voorzieningen.



Parkeervergunningen voor bedrijven

De uitgiftenormen voor bedrijfsvergunningen worden herijkt. De oude normen zijn gebaseerd op de Kadernota parkeren uit 1992. Het aantal parkeervergunningen per bedrijf is afhankelijk van het aantal werknemers: in sommige gebieden geldt 1 bedrijfsvergunning op 2 werknemers, in andere gebieden 1 op 5 of zelfs 1 op 10. De situatie in de stad is sinds 1992 enorm gewijzigd. Daarom zullen deze uitgiftenormen tegen het licht worden gehouden. Daarnaast komt er waar nodig een limitering van het totale aantal vergunningen per bedrijf. In de Haagse binnenstad geldt dit al. Belangrijk uitgangspunt is dat er niet meer vergunningen worden uitgegeven dan het beschikbare aantal parkeerplaatsen.

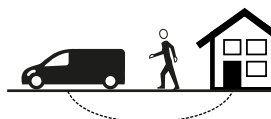
Voor scholen zal er een speciale schoolvergunning worden uitgegeven.

Met de invoering van een week-, maand-, kwartaal- en jaarvergunning voor onderhoudsbedrijven per 1 oktober 2019 kunnen onderhoudsbedrijven een goedkope vergunning aanschaffen.

Verkenning naar locaties voor langparkeren van grote voertuigen en bedrijfsbussen

Het aantal gebieden/straten waar het mogelijk is om grote voertuigen zoals vrachtwagens lang te parkeren in de stad, is de afgelopen jaren afgenomen. Dit heeft geleid tot het illegaal en onveilig parkeren van grote voertuigen. Er wordt een verkenning gedaan naar locaties in de stad/regio waar grote voertuigen geparkeerd kunnen worden.

Het parkeren van bedrijfsbussen in woonstraten leidt tot veel klachten van bewoners. De bussen ontnemen het zicht en nemen veel ruimte in. Vaak willen de gebruikers/eigenaren van die bussen niet buiten een woonbuurt parkeren, omdat ze bang zijn voor diefstal van hun kostbare gereedschap. De gemeente gaat in gesprek met de brancheorganisaties na welke mogelijkheden zij zien voor geschikte, veilige parkeeroplossingen voor de bedrijfsbussen. Tegelijkertijd wordt in de wijken met een hoge parkeerdruk het aantal geparkeerde bedrijfsbusjes verminderd door het beperken van nieuwe parkeervergunningen voor tweede en volgende voertuigen.



Parkeervoorzieningen

Een stad dient goed bereikbaar te zijn voor bewoners, werknemers en overige bezoekers. Een van de aspecten van een bereikbare stad is de bereikbaarheid per auto en voldoende mogelijkheden om de auto te parkeren.



Uitbreiding van parkeerareaal

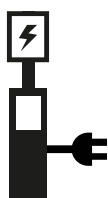
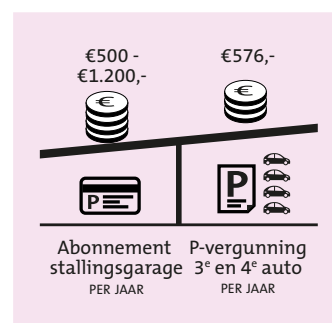
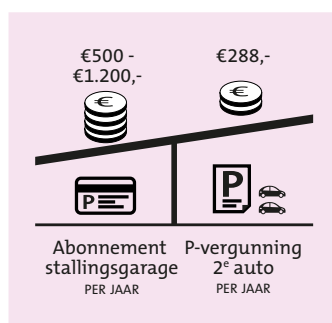
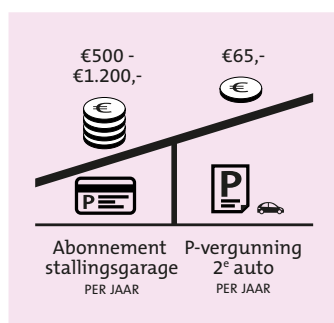
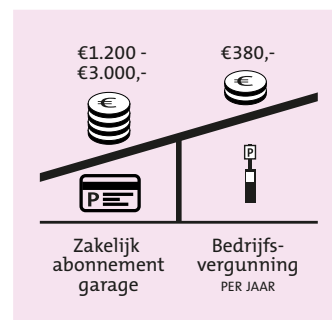
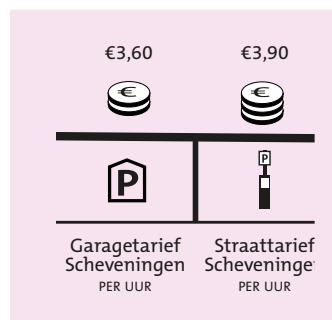
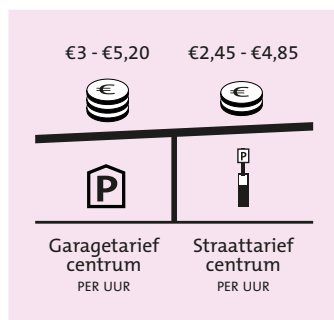
Afgelopen jaren zijn onder de vlag P2500 en later Parkeren in Woongebieden (PiW) parkeerplaatsen aangelegd in buurten met een hoge parkeerdruk. De aanleg van parkeerplaatsen ging altijd in combinatie met de invoering van parkeerregulering. Op deze wijze zijn in de loop der jaren in wijken als de Heesterbuurt, Oud-Leyenburg, de Bloemenbuurt, Bezuidenhout en Laak extra parkeerplaatsen aangelegd. In de Vruchtenbuurt (Mient) gaat dit nog gebeuren.



De aanleg van extra parkeerplaatsen is kostbaar. Daarom werd dit alleen gedaan als het parkeerprobleem niet op een efficiëntere manier opgelost kon worden. Omdat de openbare ruimte steeds schaarser wordt en de behoefte aan vergroening van de stad groter, kunnen er geen extra parkeerplaatsen worden aangelegd.

Door nieuwe garages aan te leggen en bestaande garages beter te benutten, kan de parkeerdruk afnemen en kan de leefkwaliteit in een wijk verbeteren. Daarom wil het college hier ook in de toekomst in gebieden met een hoge parkeerdruk financieel aan blijven bijdragen. Er zal een regeling komen voor particuliere initiatieven voor het aanleggen van openbare parkeergarages. Deze garages moeten het grootste deel van hun cliëntèle vinden onder bestaande vergunninghouders (bewoners en bedrijven). Ook investeringen in bestaande garages die een betere benutting mogelijk maken, kunnen in aanmerking komen voor een bijdrage van de gemeente.

Tariefverschillen parkeren op straat en in garages versus ruimtegebruik (peiljaar 2020)



Oplaadpunten bij parkeerplaatsen op eigen terrein

In bestaande parkeergarages is het technisch en financieel vaak slecht haalbaar om (veel) oplaadpunten voor elektrische auto's aan te leggen. Hierdoor is er nog maar een beperkt aantal oplaadpunten in bestaande parkeergarages. Daarom biedt de gemeente bewoners, die kunnen aantonen dat zij een elektrische auto bezitten of leasen en niet kunnen laden op eigen terrein, éénmalig, tijdelijk een parkeervergunning op straat aan. Hiermee krijgt de gebouweigenaar de tijd om een laadvoorziening te realiseren. Daarnaast zijn er verschillende alternatieven om een auto op te laden:

- In de stad zijn al vier snellaadstations aanwezig (bij Kijkduin, bij het Louwman museum, in het Beatrixkwartier en op P&R Ypenburg). Deze locaties worden binnenkort gepromoveerd tot 'ultra-snelaad-locaties' (in 10 minuten een volle accu).
- De verwachting is dat er binnen korte tijd ook ultra-snelladers door de tankstation-ondernemers geplaatst gaan worden op hun eigen percelen.
- Ook wordt verkend om voor aanstaande zomer 'kort-parkeer-snelladers' (waarmee een auto in 30-90 minuten weer vol zit) aan te besteden voor de grote openbare parkeer-terreinen bij winkelcentra.
- Leaserijders hebben vaak de mogelijkheid om voertuigen op hun werklocaties op te laden.

De gemeente Den Haag trekt met de G4-steden op, om de complexiteit rondom bestaande parkeergarages op te lossen, bijvoorbeeld op het punt van brandveiligheid.

Stimulering van ruimte-efficiënte en stadsvriendelijke mobiliteit

Lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit zijn ruimte-efficiënte vormen van verplaatsen binnen de stad. Echter, ook deze mobiliteitsvormen vragen ruimte. Met name in de oudere wijken zien we vaak slecht begaanbare trottoirs door een overmaat aan geparkeerde fietsen en scooters. Dit wordt vaak mede veroorzaakt door de hoge parkeerdruk (van auto's) op straat. De volle straten maken het lastig om daar fietsen, scooters en motoren te stallen. Die komen dus vervolgens op het trottoir terecht. De breed gedeelde wens meer veilige fietspaden aan te leggen kost ruimte, net zoals de inpassing van de rolstoeltoegankelijke haltes voor de nieuwe lagevloertrams. Al deze extra ruimteclaims komen naast de plaats die de geparkeerde auto inneemt. Gelukkig is het niet zo dat iedere parkeerplaats die verdwijnt voor een mobiliteitshub of een plaats om fietsen te stallen, meteen leidt tot een verhoging van de parkeerdruk. Voorzieningen voor fietsen, deelmobiliteit en mobiliteitshubs zorgen ook voor minder gebruik van de eigen auto of zelfs tot een daling van het autobezit.



Het parkeerbeleid biedt ruimte voor deelmobiliteit

*Een **deelvoertuig** is een publiek toegankelijk voertuig dat voor een korte tijd en tegen betaling in een netwerk wordt aangeboden en door wisselende gebruikers wordt gebruikt. Dit netwerk van deelvoertuigen vormt gezamenlijk een deelsysteem.*

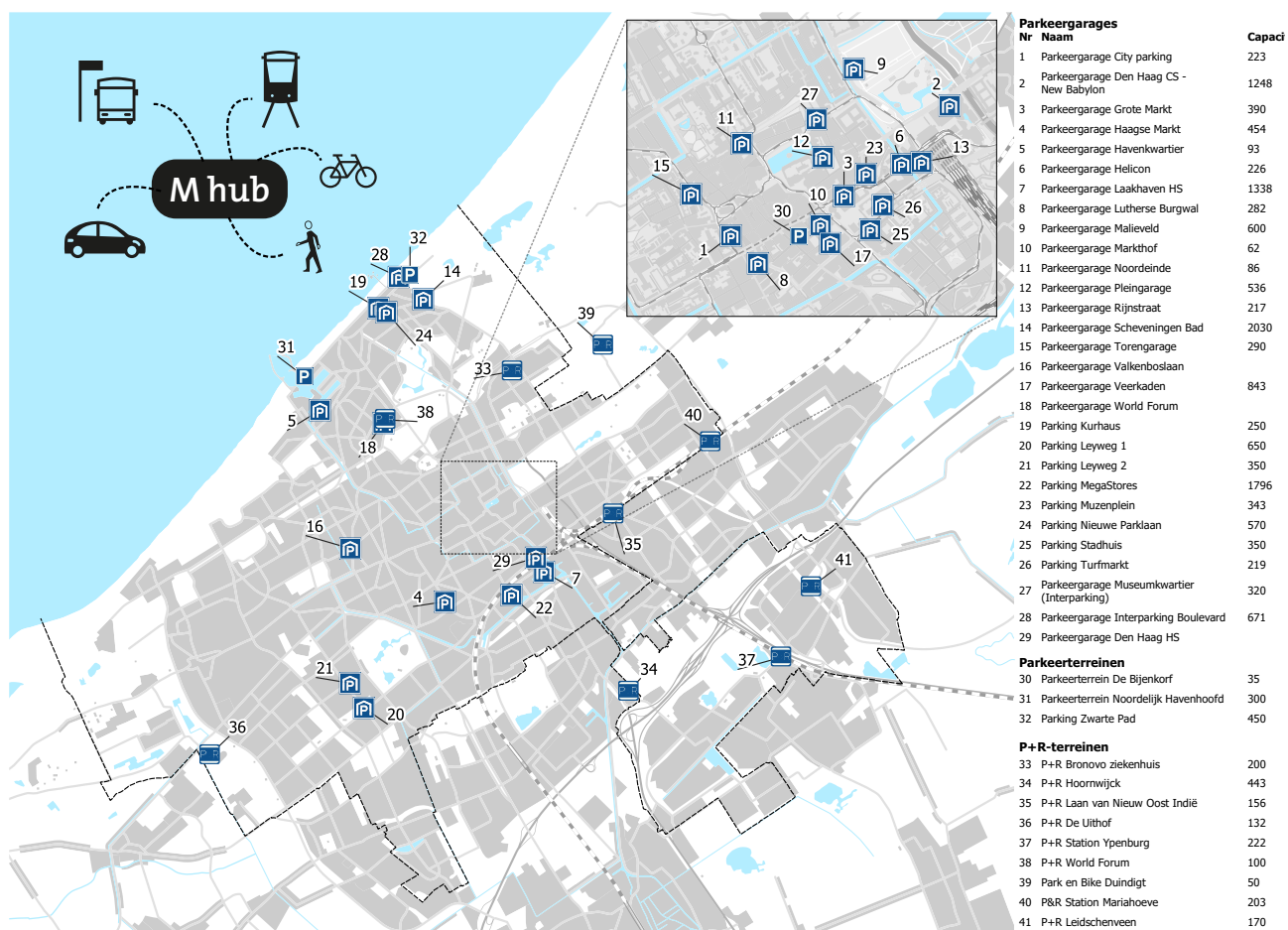
Er wordt in de openbare ruimte plaats gemaakt voor deelvoertuigen, omdat dit uiteindelijk ook weer ruimte oplevert. Voorwaarde daarbij is wel dat deelvoertuigen frequent worden gebruikt en dat opgetreden wordt tegen het asociaal achterlaten van de deelvoertuigen. Autodeelorganisaties kunnen een standplaats voor een deelauto bij de gemeente aanvragen. In de Strategie Autodelen worden de voorwaarden hiervoor verder uitgewerkt. In de Beleidsregels Parkeervergunningen worden de vergunningsvoorwaarden voor deelauto's vastgelegd.



Er komt meer ruimte voor mobiliteitshubs

Parkeersysteem van Den Haag in samenhang met hubs (P+R's)

Een **mobilityhub** is in essentie een multimodaal knooppunt. Hier komen verschillende vervoerswijzen samen en kan men in/uit/overstappen op het gewenste vervoermiddel, aan het begin of eind van de reis of onderweg. Een hub biedt een concentratie en verknoping van (parkeer)voorzieningen voor de voetganger, (deel)fiets, (deel)scooter, (deel)auto en/of ov. Een centraal station, een centrale parkeerplek voor deelmobiliteit of P+R locaties; allemaal zijn het voorbeelden van een mobilityhub.



Het gebruik van duurzame en stadsvriendelijke vervoermiddelen wordt gestimuleerd. P+R's en mobiliteitshubs aan de randen van de stad en regio kunnen alternatieven worden voor parkeren in de Haagse centra en woonwijken. Dit komt de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad ten goede. Er komt een strategie voor de ontwikkeling en het beheer van mobiliteitshubs.

De komende jaren zal de realisatie van mobiliteitshubs in de stad zowel ruimte vragen als geven. Dit kan tot gevolg hebben dat de beschikbare parkeerruimte voor auto's en andere vervoermiddelen anders verdeeld moeten worden.



Fiets- en scooterparkeerplaatsen krijgen meer ruimte in de stad

Vooraf in de vooroorlogse buurten zijn stoepen vaak slecht begaanbaar door geparkeerde fietsen, scooters en motoren. In een buurt of straat met een fietsparkeerprobleem, waar de stoepen onbegaanbaar zijn door geparkeerde fietsen, kan er voor worden gekozen een aantal autoparkeerplaatsen om te zetten naar fietsparkeerplaatsen. Een autoparkeerplaats biedt ruimte voor het parkeren van zeker 8 fietsen. Ook in winkelstraten en bij OV-haltes wordt waar nodig meer ruimte voor fiets- en scooterparkeeren gemaakt. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de toename van 'ander-formaat fietsen'.



Parkeerbelasting voor motoren en andere voertuigen met kenteken

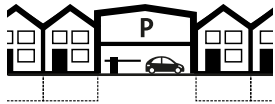
Het parkeren van een motor op een fiscale parkeerplaats was in Den Haag tot nu toe gratis. De achtergrond hiervan is dat in het verleden, anders dan bij auto's, fysieke parkeervergunningen en tickets niet zichtbaar op of aan motoren bevestigd konden worden. Met de invoering van het kentekenparkeren is het niet meer nodig een ticket achter de voorruit te plaatsen. Omdat motoren in praktijk bijna net zo veel ruimte innemen als een auto, is het redelijk dat ook motorrijders parkeerbelasting gaan betalen. In de huidige praktijk staan motoren vaak op trottoirs geparkeerd. Dit is in sommige gevallen ongewenst. Er wordt gezien waar het mogelijk is om speciale plaatsen voor het stallen van motoren te realiseren. Zodra een duidelijk beeld is ontstaan van de mogelijkheden en effecten hiervan zullen ook motoren vergunningplichtig worden.

We onderzoeken of andere wettelijk op de openbare weg toegelaten voertuigen met kenteken zoals light electric vehicles (lev's) ook parkeerbelasting moeten betalen als zij op een fiscale parkeerplaats parkeren.

In een nieuwe parkeerverordening en verordening parkeerbelasting wordt deze beleidswijziging verder uitgewerkt. Voor fiets- en scooterparkeeren komt een aparte beleidsnota. Brom- en snorfietsen moeten in principe zoveel mogelijk in stallingen en voorzieningen staan. Er moet worden voorkomen dat zij trottoirs overbelasten.

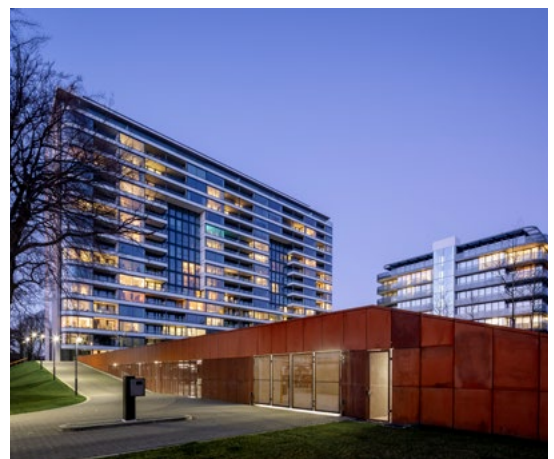
Parkeren in nieuwbouw- en transformatiegebieden

Den Haag groeit. Er is een grote woningbouwopgave en een tekort aan kantoor- en bedrijfsruimten. De parkeervraag die deze ontwikkelingen met zich meebrengen, kan niet meer in de openbare ruimte worden opgevangen. De huidige parkeernormen stammen uit 2011. Inmiddels is de stad en de parkeerproblematiek sterk veranderd en is er behoefte aan een nieuw parkeernormenbeleid als onderdeel van een integraal mobiliteitsbeleid waarin het aantrekkelijker wordt te lopen, te fietsen en van het openbaar vervoer gebruik te maken.



Parkeerregulering in transformatiegebieden en bij grootschalige gebiedsontwikkeling

In gebieden in de stad waar zodanige verdichting wordt voorbereid dat verwacht mag worden dat bij ongewijzigd beleid de openbare ruimte overbelast zal raken door geparkeerde auto's, kan besloten worden parkeerregulering in te voeren. Dit speelt met name in de Binckhorst en Zuidwest. Op dit moment is de parkeerdruk in deze gebieden nog niet problematisch. Er is dus geen directe aanleiding tot maatregelen, maar de verdichting gaat leiden tot meer inwoners en auto's. Met name de huidige bewoners zullen hier veel last van gaan ondervinden. Om te voorkomen dat de auto's van de nieuwe bewoners in de openbare ruimte komen te staan, moeten de projectontwikkelaars worden verplicht om parkeergarages te bouwen voor de toekomstige bewoners. Die moeten daar verplicht gebruik van maken. Dit kan alleen als vooraf is besloten om in deze gebieden parkeerregulering in te voeren zodra de nieuwe woningen worden gebouwd en wanneer nieuwe bewoners geen vergunning op straat kunnen krijgen. De verwachting is dat de parkeervraag tijdens de bouwwerkzaamheden al toeneemt vanwege geparkeerde busjes en auto's van bouwvakkers, installateurs en wegwerkers. Projectontwikkelaars zullen tevens worden geprikkeld om arrangementen voor deelmobiliteit in de plannen op te nemen.



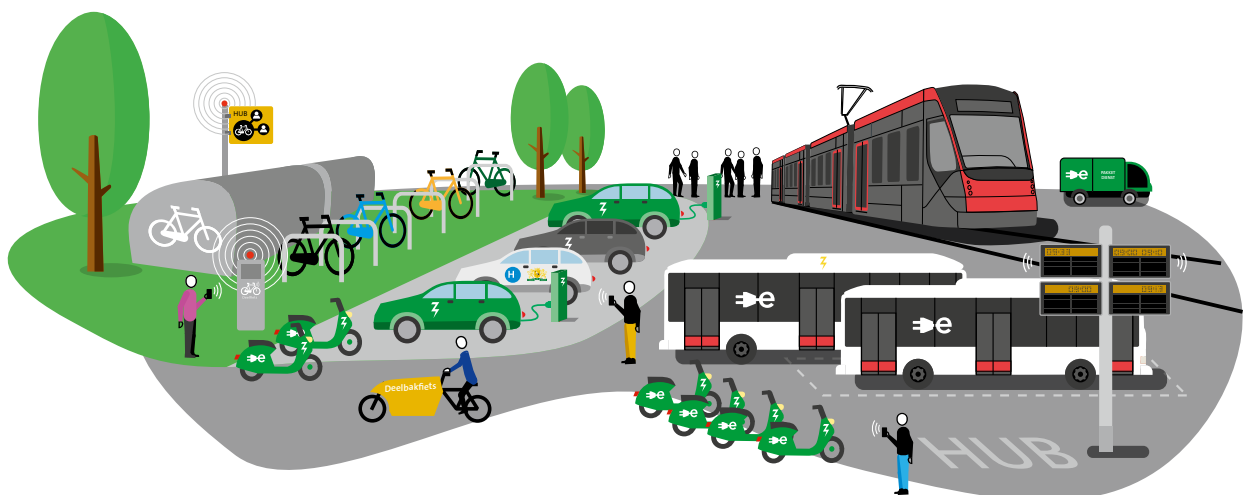


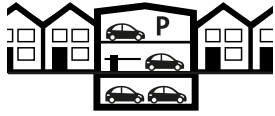
De autoparkeernorm wordt flexibeler toepasbaar

Er zijn nieuwe beleidsregels voor autoparkeernormen ontwikkeld, die flexibeler zijn en beter aansluiten bij de praktijk. Bouwontwikkelingen en functiewijzigingen worden daardoor niet onnodig gefrustreerd. De doelgroep, het aantal toe te voegen woningen en voorzieningen, de functie en locatie spelen een belangrijke rol bij het bepalen van de verhouding tussen de benodigde auto- en fietsparkeerplaatsen. Ontwikkelaars hoeven niet meer het maximum aantal parkeerplaatsen te realiseren mits zij voldoende alternatieven aanbieden, zoals plaatsen voor deelauto's. Deze mogelijkheid geldt in mindere mate voor gebieden zonder parkeerregulering.

Bij nieuwbouw en herontwikkeling blijft het uitgangspunt dat projecten voorzien in de eigen parkeerbehoefte. Voor gebruikers en bezoekers moet in de omgeving van de ontwikkellocatie parkeerruimte voor auto en fiets beschikbaar worden gesteld. Een mogelijke oplossing hiervoor is om bestaande grote parkeerterreinen van werkgevers hiervoor te benutten.

*In 2017 is een **pilot met alleen maximale parkeernormen** in het Energiekwartier (Regentesse-Zuid) en CS-Oost gestart. In het kader van OV-georiënteerd bouwen wordt op deze locaties geen parkeereis gesteld. Ontwikkelaars kunnen zelf bepalen hoeveel parkeerplaatsen zij nodig vinden. Nieuwe bewoners, werknemers en bezoekers komen in deze gebieden niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Er zijn/worden goede loopverbindingen met het ruim beschikbare OV en goed ontsloten fietsparkeervoorzieningen aangelegd. Daarnaast wordt (elektrische) deel-mobiliteit aangeboden. Uit de eerste resultaten van de pilot blijkt dat vooral de communicatie over het niet uitgeven van parkeervergunningen extra aandacht vraagt. Daarnaast is de fasering van deze plannen belangrijk. In het Energiekwartier komt een centrale parkeervoorziening, die in de eerste jaren van de gebiedsontwikkeling nog niet aanwezig was.*





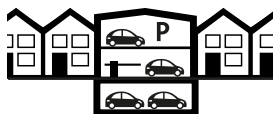
Geen parkeereis binnen voetgangersgebieden Binnenstad en Scheveningen

In de binnenstad en langs de kuststrook in Scheveningen is het niet wenselijk dat het aantal parkeerplaatsen toeneemt, ook niet op eigen terrein. De gebieden zijn voornamelijk ingericht voor voetgangers en fietsers. Meer autobewegingen zijn er ongewenst. Bewoners die toch een auto willen, zullen een plaats moeten kopen of huren in een (particuliere) parkeervoorziening in de omgeving.



Terughoudend uitgiftebeleid bij nieuwbouw

Bij nieuwbouw wordt het uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein wordt geregeld. Dit houdt in dat bewoners van nieuwbouwprojecten niet in aanmerking komen voor bewonersvergunningen. Hier kan van worden afgeweken bij zeer kleinschalige projecten en/of als de ruimte op straat dat toelaat. Het niet uitgeven van een parkeervergunning kan ook bij verbouw en functiewijziging een voorwaarde zijn om af te zien van de parkeereis voor autoparkeren. Als bewoners een eerste auto op eigen terrein hebben geparkeerd en het mogelijk is om voor een tweede auto een vergunning op straat te krijgen, dan geldt in de hele stad voor deze tweede auto het tarief van een vergunning voor een tweede auto (in plaats van het tarief voor een eerste auto). Ook in ongereguleerde gebieden is het uitgangspunt dat er voor fietsen en auto's van bewoners en bezoekers parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd, zodat er zo min mogelijk in de openbare ruimte wordt geparkeerd.



Centrale parkeervoorzieningen in transformatiegebieden voor alle doelgroepen

Daar waar nieuwe huizen of kantoren worden gebouwd, heeft het de voorkeur dat bewoners, werknemers en bezoekers zoveel mogelijk in centrale parkeervoorzieningen parkeren. Doordat deze doelgroepen niet allemaal op hetzelfde moment gebruik maken van deze centrale parkeervoorzieningen wordt dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Dit dubbelgebruik kan worden vergroot door aanvullend verschillende vormen van deelmobiliteit aan te bieden. Dit leidt tot minder ruimtebeslag, meer inkomsten en een breder mobiliteitsaanbod voor de bewoners en de bezoekers. Er wordt flexibel

ingespeeld op de toekomstige parkeervraag door de mogelijkheid te bieden om centrale parkeervoorzieningen in de toekomst een andere functie te geven. Als een centrale parkeervoorziening niet door ontwikkelaars kan worden gerealiseerd, is het voor ontwikkelaars mogelijk om een deel van de parkeereis af te kopen door een bedrag te storten in de Voorziening parkeren en mobiliteitsmaatregelen Den Haag 2020. Dit geldt kan ofwel ten goede komen aan de realisatie van centrale parkeervoorzieningen onder de verantwoordelijkheid van de gemeente ofwel aan andere geschikte mobiliteitsmaatregelen. Aandachtspunt is dat ook de exploitatie en beheer van deze parkeervoorzieningen financieel haalbaar moet zijn. Een voorwaarde voor het rendabel maken van een centrale parkeervoorziening is het invoeren van parkeerregulering in de nabije omgeving, zodat er niet gratis op straat kan worden geparkeerd.

2.6

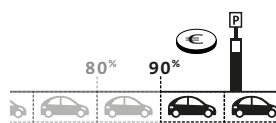
Parkeerdata en Smart Parking

Om verschillende redenen is het noodzakelijk om parkeerdata te verzamelen; voor het monitoren van het beleid, voor de handhaving in de openbare ruimte en voor het delen van informatie met bewoners of bezoekers. Innovatieve parkeeroplossingen kunnen bijvoorbeeld data leveren voor het vinden van een parkeerplaats.

Monitoring en evaluatie van parkeerbeleid

Om het effect van het parkeerbeleid te kunnen monitoren en evalueren, is het nodig om de beleidsdoelen meetbaar te maken. Hierbij wordt zowel gekeken naar de leefbaarheid van de openbare ruimte als naar de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de verschillende gebieden. Op basis van deze drie doelen kan worden gestuurd op het aantal parkeerplaatsen en/of de uitgifte van parkeervergunningen in de openbare ruimte. De huidige grens van 90% parkeerdruk blijft een belangrijke indicator. Er zijn veel buurten waar de parkeerdruk rond de 90% ligt; het ene jaar lagen ze boven de 90%, het andere jaar eronder. Parkeertellingen blijven een momentopname. In 2019 is een proces opgestart om de methode waarop de parkeercapaciteit en de parkeerintensiteit geteld wordt te verbeteren en te standaardiseren. Er is een parkeervakkenkaart ontwikkeld waar alle parkeerplaatsen in de openbare ruimte van Den Haag op staan. Deze parkeervakkenkaart wordt constant beheerd zodat wijzigingen in de openbare ruimte worden bijgehouden. De parkeervakkenkaart wordt leidend voor de parkeerdrukmetingen en voor het bepalen van het maximum aantal uit te geven parkeervergunningen. Op basis van de parkeervakkenkaart wordt met scanauto's het aantal geparkeerde auto's op verschillende momenten in de week per buurt of parkeergebied geteld. Hierbij wordt toegewerkt naar een openbaar informatiesysteem waarin bewoners zelf de actuele parkeerdruk in hun buurt kunnen opzoeken.

In gebieden met parkeerregulering kan op de parkeerdruk gestuurd worden door de uitgifte van parkeervergunningen te beperken en de tarieven te verhogen. De parkeerdruk, het aantal uitgegeven parkeervergunningen en het aantal beschikbare (straat) parkeerplaatsen moet daarvoor per gebied gemonitord worden.



P

Parkeerdata voor handhaving

Parkeerhandhaving gebeurt tegenwoordig voornamelijk met scanvoertuigen. De scanvoertuigen scannen de kentekens om te controleren of de geparkeerde voertuigen parkeerrecht hebben. Op locaties waar een maximum parkeerduur geldt, zoals in groengele zones, kan de installatie van parkeersensoren de handhaving effectiever maken.



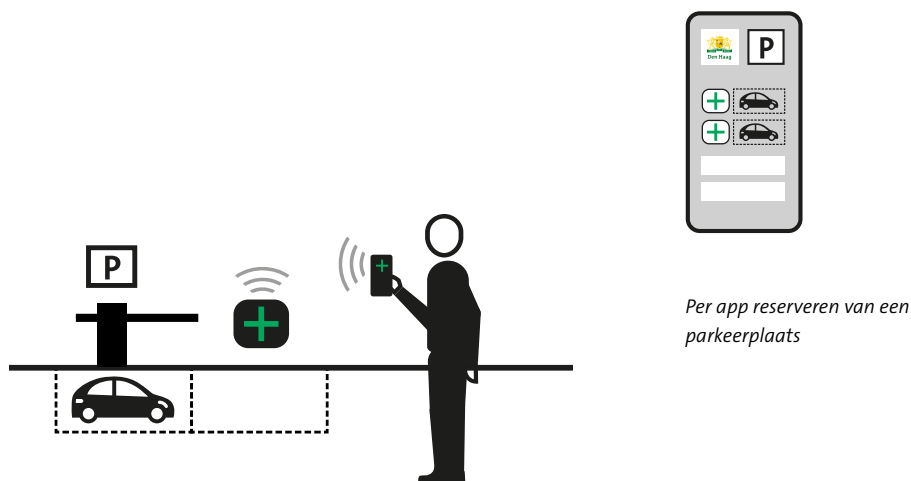
Parkeerinformatie voor bezoekers en bewoners

Voor het bezoekersparkeren verdient de autobewegwijzering naar de P+R-terreinen, mobiliteitshubs, P-routes en Parkeergarages aandacht. Om zoekverkeer te minimaliseren en een gastvrije binnenstad te zijn, is ook een verbetering van het parkeerverwijssysteem noodzakelijk. De parkeerroute en het parkeerverwijssysteem is aan vernieuwing toe. Dit komt door aanpassingen in de verkeersstructuur rond de binnenstad en omdat het systeem aan het einde van de technische levensduur is. Bezoekers van de stad en de kust die lang parkeren, worden gestimuleerd om te parkeren op P+R's en in de ruim aanwezige parkeervoorzieningen rond de binnenstad. Dit gebeurt via een fysiek verwijssysteem en via digitale systemen. De onderliggende data voor deze systemen moeten betrouwbaar zijn en real-time beschikbaar. Alle openbare parkeergarages en parkeerterreinen moeten qua data real-time ontsloten zijn. De gemeente gaat in gesprek met parkeerexploitanten van de parkeergarages en parkeerterreinen in de binnenstad en op Scheveningen over het optimaliseren van de parkeerverwijssystemen. Verder staan er buiten de binnenstad en Scheveningen ook op meer plaatsen parkeergarages waarvoor een Parkeerverwijssysteem meerwaarde biedt. Gebiedsgewijs of voorzieningsgewijs zal de beste oplossing worden gekozen.



Onderzoek naar innovatieve parkeeroplossingen

Parkeerdata en apps kunnen worden gebruikt voor de ontwikkeling van innovatieve parkeeroplossingen, zoals de mogelijkheid om vooraf een parkeerplaats te kunnen reserveren, al dan niet in combinatie met natransport. De gemeente onderzoekt met de betreffende exploitanten wat er nodig is om deze marktontwikkelingen te faciliteren.



2.7

Participatie en samenwerking in Den Haag en in de regio



Participatie

De ruimte in Den Haag is schaars, de dichtheid de grootste van Nederland en de leefkwaliteit staat onder druk. Dit betekent dat de gemeente samen met bewoners en ondernemers oplossingen moet zoeken voor de parkeerproblematiek binnen de door de gemeenteraad vastgestelde kaders. Dit vraagt ook om eigenaarschap van bewoners en ondernemers in Den Haag. Daarom worden bewoners en ondernemers in de gelegenheid gesteld om gedurende de looptijd van deze parkeerstrategie mee te werken aan de uitwerking van gebiedsgerichte parkeeraanpakken. Zij kunnen voorkeuren aangeven en eigen ideeën aandragen binnen de inhoudelijke en procesmatige kaders die de gemeente hiervoor hanteert conform de participatieleidraad¹.

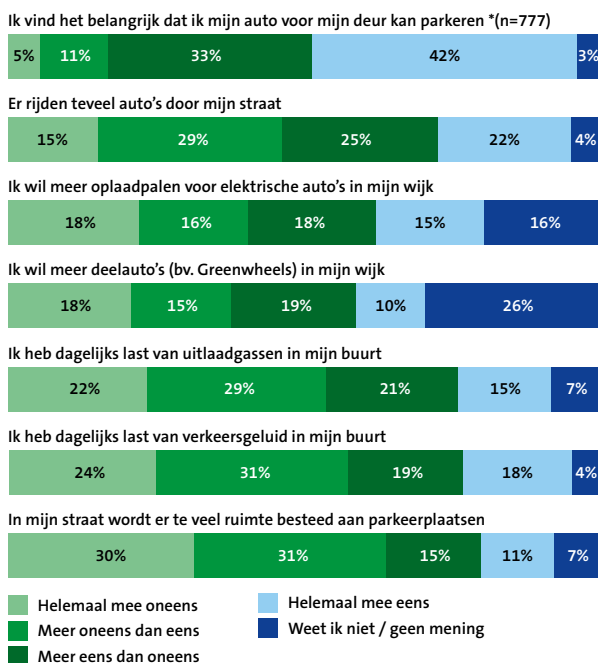
Ook in participatieprocessen in het kader van de Mobiliteitstransitie en parkeerbeleid wordt met bewoners en ondernemers gesproken. Niet alleen over de parkeerplaatsen of parkeerregimes, maar ook over de inrichting van de openbare ruimte. Zo kunnen de wensen van bewoners en ondernemers en kansen en randvoorwaarden voor parkeeroplossingen beter in balans worden gebracht met andere functies in de openbare ruimte. Haagse schakels² spelen hierbij een belangrijke rol.

¹ https://denhaag.raadsinformatie.nl/modules/13/overige_bestuurlijke_stukken/547912

² Een groep bewoners en ondernemers die aanspreekpunt zullen zijn of een signaalfunctie hebben voor de gemeente op het gebied van toekomstige mobiliteit.

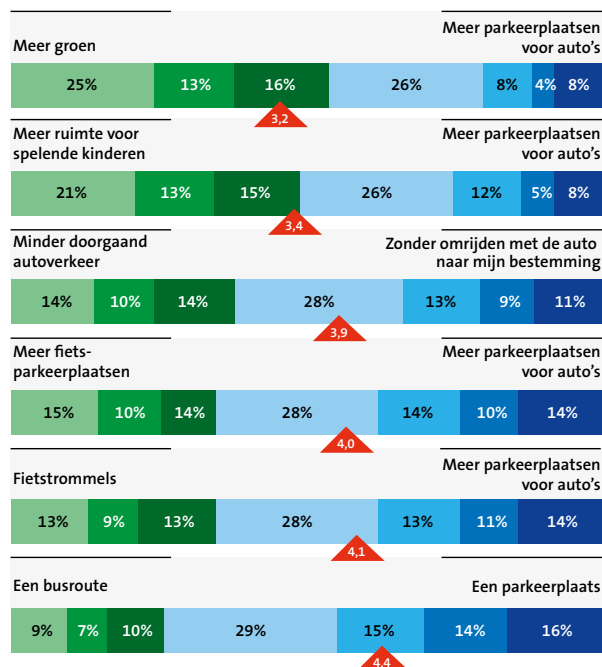
In hoeverre ben je het eens met de volgende stelling?

(basis - allen n=1.024*)



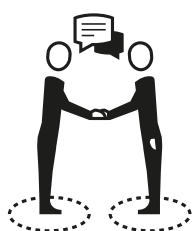
Als ik moet kiezen, heb ik in mijn wijk liever...

(schaal 1-7) (basis - allen n=1.024)



Bron: perceptie over parkeren en openbare ruimte uit participatieproces Mobiliteitstransitie op stadsdeelniveau, 2019-2020.

Daarnaast wordt ingezet op participatie met andere stakeholders in de stad, zoals parkeerexploitanten, ontwikkelaars, beleggers in woningen en woningcorporaties. In parkeerateliers wordt met deze partijen verkend hoe invulling kan worden gegeven aan de parkeereis bij nieuwbouwprojecten.



Regionale samenwerking

Het Haagse parkeerbeleid heeft een directe invloed op de buurgemeenten. Door tijdig af te stemmen en samen te werken, wordt voorkomen dat het Haagse parkeerbeleid onvoorziene consequenties heeft voor de buurgemeenten. Regionale samenwerking is op dit beleidsonderwerp per definitie nodig en heeft ook plaatsgevonden in de afgelopen jaren o.a. met gemeenten in de regio, de MRDH, de provincie Zuid-Holland en de vervoerbedrijven. Met de verdere verdichting van de stad is een uitbreiding en intensivering van deze samenwerking noodzakelijk met als doel verdere uitbreiding en innovatie van P+R en P+B locaties.

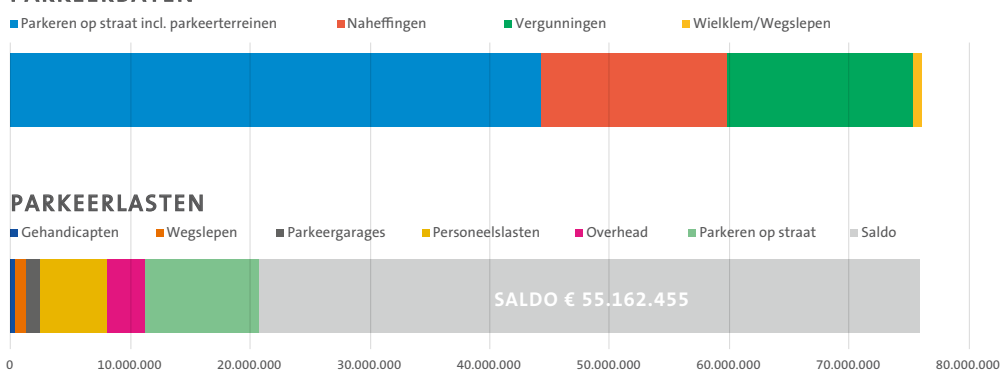
2.8

Parkeeropbrengsten en financiële stromen

De parkeeropbrengsten van de gemeente gaan naar de algemene middelen. Deze baten zijn met name de opbrengsten van parkeergeld, naheffingsaanslagen en parkeervergunningen. De gemeente begroot op basis van de geprognosticeerde parkeeropbrengsten. De genoemde maatregelen in deze parkeerstrategie hebben consequenties voor de parkeeropbrengsten. Voorbeelden van maatregelen die leiden tot

lagere parkeeropbrengsten zijn het begrenzen van de uitgifte van parkeervergunningen, het bouwen van centrale parkeervoorzieningen en het omzetten van parkeerplaatsen naar fietsparkeerplaatsen of andere functies. Bij de uitwerking van deze maatregelen komt een financiële paragraaf met de geschatte financiële consequenties ter input voor de begroting. Dit kan bijvoorbeeld leiden tot verhoging van parkeertarieven. Een andere financiële bron is de voorziening parkeren en mobiliteitsmaatregelen Den Haag 2020, waarin projectontwikkelaars geld storten om de parkeereis van nieuwbouwprojecten te verlagen. Dit fonds kan bijdragen aan de financiering van mobiliteitsprojecten.

PARKEERBATEN



Budget 2021	PARKEERBATEN €
Parkeren op straat incl. parkeerterreinen	44.254.000
Naheffingen	15.428.000
Vergunningen	15.543.000
Wielklem/Wegslepen	700.000
Parkeerbaten (leges)	75.925.000
Parkeren overige baten	2.316.000
Totaal	78.241.000

Budget 2021	PARKEERLASTEN €
Gehandicapten	451.000
Wegslepen	960.000
Innen naheffingen	2.280.801
Parkeren op straat	9.455.000
Parkeergarages	1.130.000
Personele lasten incl. handhaving	11.573.000
DSO	3.765.120
Totaal	29.614.921

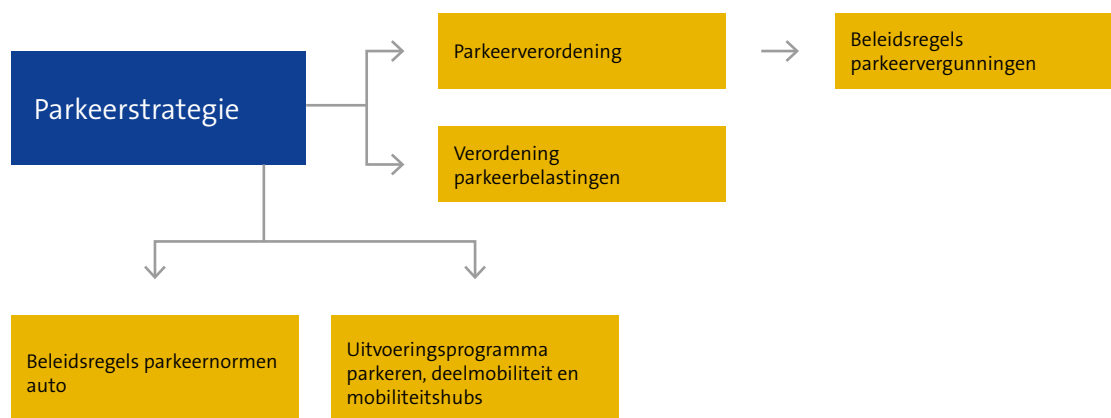


3

Overig Parkeerbeleid

De Parkeerstrategie 2021-2030 is de paraplu voor verschillende andere nieuwe beleidsplannen op het gebied van parkeren, zoals de Parkeerverordening 2021, de Verordening parkeerbelastingen 2021 en de Beleidsregels autoparkeernormen2021. De uitvoering van projecten komt in het Uitvoeringsprogramma parkeren, deelmobiliteit, mobiliteitshubs 2021-2023. Figuur 3.1 laat de samenhang tussen de parkeerbeleidsproducten zien.

Samenhang parkeerproducten



Figuur 3.1 Overzicht en samenhang parkeerbeleidsproducten

De Parkeerverordening 2021

De parkeerverordening is in 1992 door de raad vastgesteld en daarna alleen op onderdelen herzien. Hierdoor zijn allerlei ontwikkelingen, zoals de digitalisering van de parkeerregulering en de groeiende markt voor deelmobiliteit, niet goed in de parkeerverordening verwerkt. Hetzelfde geldt voor de beleidsregels voor parkeervergunningen en gehandicaptenparkeren. De parkeerverordening en de bijbehorende beleidsregels zijn dus toe aan vernieuwing. Dat is ook noodzakelijk om de maatregelen in deze Parkeerstrategie 2021-2030 te kunnen uitvoeren.

De Verordening parkeerbelastingen 2021 (RIS306328)

Deze verordening is al door de raad vastgesteld en per 1 januari 2021 in werking getreden. De verordening wordt jaarlijks aangepast en vastgesteld.

Beleidsregels autoparkeernormen Den Haag 2021 (RIS 294386)

Deze beleidsregels gelden voor alle gebieden in Den Haag met digitale bestemmingsplannen, behalve voor het CID en de Binckhorst. Daar geldt de Nota parkeernormen CID en Binckhorst Den Haag 2020 (RIS306160). Wanneer er nieuwe beleidsregels voor fietsparkeernormen worden vastgesteld, gelden die ook direct voor alle gebieden met een digitaal bestemmingsplan. Dit komt door de dynamische verwijzing die in 2018 in het bestemmingsplan Parapluherziening (fiets)parkeren (RIS299762) is opgenomen. Dit bestemmingsplan is opgesteld om ervoor te zorgen dat bij nieuwbouwplannen of wijzigingen van het gebruik dezelfde eisen voor het (fiets)parkeren kunnen worden gesteld.

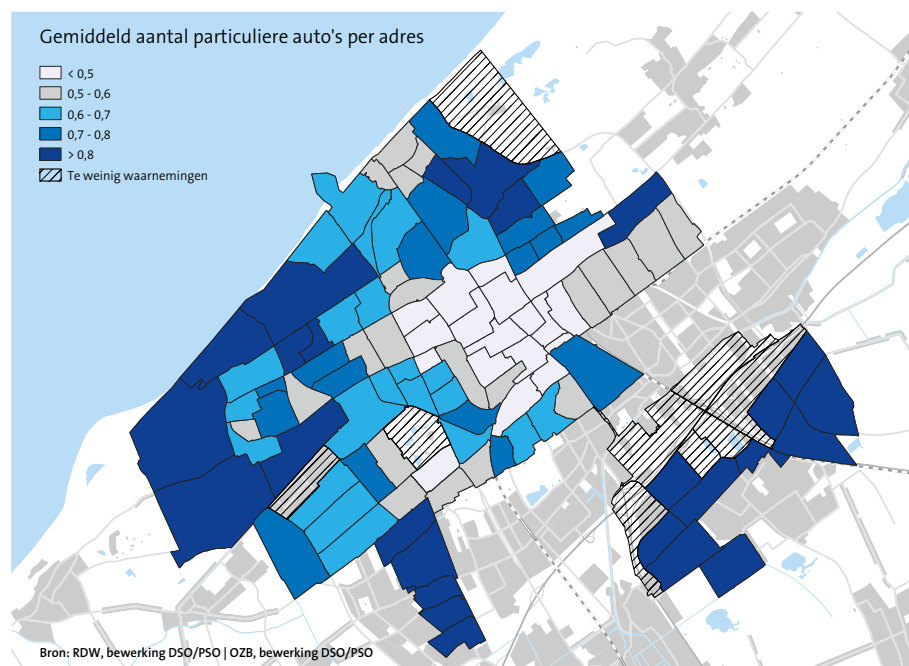
Uitvoeringsprogramma parkeren, deelmobiliteit en mobiliteitshubs 2021-2023

Op basis van deze Parkeerstrategie, de Strategie autodelen en de Strategie mobiliteitshubs wordt het Uitvoeringsprogramma parkeren, deelmobiliteit en mobiliteitshubs 2021-2023 opgesteld. In dit uitvoeringsprogramma komen concrete projecten met planning en budget te staan.

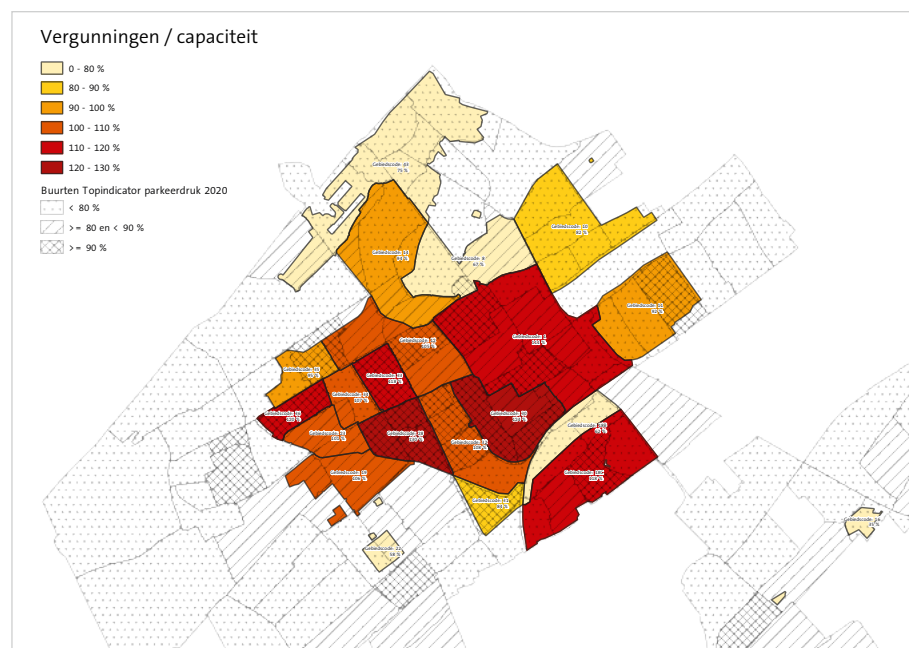


Bijlage 1: Parkeercijfers op buurniveau

Gemiddeld autobezit per adres op buurniveau in 2020



Uitgegeven vergunningen afgezet tegen de capaciteit en indicator voor parkeerdruk 2020



Bijlage 2: Evaluatie parkeerbeleid 2010-2020

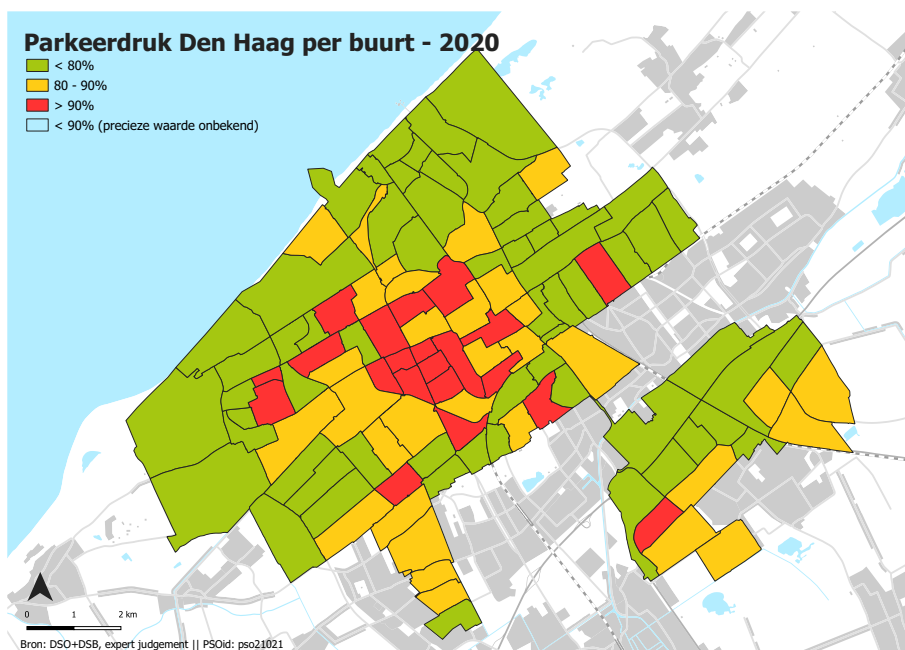
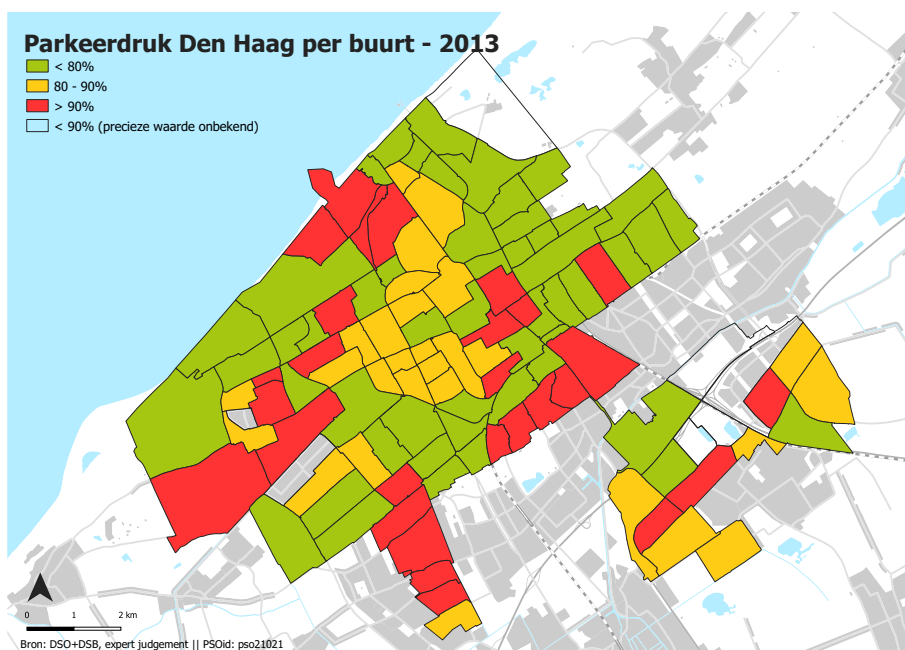
Het voorgaande parkeerbeleid is vastgelegd in het parkeerkader Den Haag 2010-2020, blik in de toekomst (RIS168473). In het kader van de ontwikkeling van de Parkeerstrategie 2021-2030 is het oude parkeerbeleid geëvalueerd. Deze evaluatie wordt hieronder weergegeven en is onderverdeeld in de effectiviteit van het parkeerbeleid op de parkeerdruk, de werking van de afzonderlijke sturingsinstrumenten en de aanwending van de parkeeropbrengsten.

Effectiviteit parkeerbeleid 2010-2020 op de parkeerdruk

Het autoparkeerbeleid in Den Haag was de afgelopen jaren vooral gericht op het terugdringen van de parkeerdruk in de openbare ruimte. Daarbij werd een grens van 90% gehanteerd. Om dat doel te bereiken zijn verschillende instrumenten ingezet. Door invoering van parkeerregulering daalde de parkeerdruk in veel buurten snel onder de 90%. Automobilisten die kunnen beschikken over parkeerplaatsen op eigen terrein kregen geen vergunning voor hun eerste auto en daardoor werd de beschikbare parkeercapaciteit beter benut. Parkeerregulering zorgde er ook voor dat wijkvreemde parkeerders op zoek gingen naar alternatieven. In sommige woonbuurten met een extreem hoge parkeerdruk moest eerst het aanbod van parkeerplaatsen worden uitgebreid voordat er parkeerregulering kon worden ingevoerd. In die gevallen werd er een tijdelijke kraagregeling (RIS167790) ingevoerd om de parkeerdruk al wat te verlichten.

De afgelopen jaren heeft het uitvoeren van het parkeerbeleid in hoofdlijnen tot de volgende ontwikkelingen en resultaten geleid:

- 1 Invoering van parkeerregulering in Duindorp, Geuzenkwartier, Statenkwartier, Spoorwijk, Laakkwartier-West en de Noordpolderbuurt heeft er toe geleid dat de parkeerdruk onder de 90% is gekomen. Ook heeft het toevoegen van ongeveer 2.000 parkeerplaatsen vanuit het Programma Parkeren in Woongebieden een positieve bijdrage geleverd. Buurten waar de parkeerdruk nog steeds boven de 90% is, zijn buurten waar nog geen maatregelen zijn genomen om de parkeerdruk te verlagen of buurten waar maatregelen onvoldoende oplossing boden voor de problematiek.
- 2 Er zijn nog steeds veel buurten met een parkeerdruk tussen 80 en 90%. In deze buurten legt de geparkeerde auto een groot beslag op de openbare ruimte en kost het vinden van een parkeerplaats moeite.
- 3 Het autobezit in Den Haag groeit. Dit lijkt met name een gevolg van het groeiend aantal inwoners.



Werking van sturingsinstrumenten

De bestaande sturingsinstrumenten voor autoparkeerbeleid in de afgelopen tien jaar kunnen worden onderverdeeld naar instrumenten die de parkeervraag beïnvloeden en instrumenten die gericht zijn op het beïnvloeden van het parkeeraanbod.

Parkeervraag

Parkeervergunningen

- In de afgelopen tien jaar zijn verschillende stappen gezet voor de modernisering van het autoparkeerbeleid in Den Haag, zoals de invoering van kentekensparkeren, nieuwe bezoekersvergunningen, groengele zones voor kortparkeerders en versoepelingen voor vergunningen voor specifieke doelgroepen, waaronder vrijwilligers bij sportverenigingen. Deze veranderingen maken het noodzakelijk om de Parkeerverordening 1992, de bijbehorende beleidsregels parkeervergunning en het parkeervergunningensysteem aan te passen, ook omdat de oude regelgeving en nieuw gegroeide praktijk soms aanleiding geven tot interpretatieproblemen, bijvoorbeeld bij de vergunningverlening.
- Bij de uitgifte van parkeervergunningen wordt onvoldoende rekening gehouden met het beschikbare aantal parkeerplaatsen per gebied. Dat gaat ten koste van de effectiviteit van parkeerregulering. Een bewoner kan voor een onbeperkt aantal motorvoertuigen een bewonersvergunning aanvragen. Er zijn thans 122 adressen met vijf of meer bewonersvergunningen. Dit treedt ook op in buurten met een hoge parkeerdruk.
- Naast de uitgifte van parkeervergunningen hebben ook tarieven effect op de parkeervraag. De in 2015 doorgevoerde halvering van het vergunningstarief voor de tweede auto van bewoners heeft geleid tot extra vraag naar en uitgifte van (tweede en volgende) parkeervergunningen. Hierdoor nam de parkeerdruk binnen gereguleerd parkeergebied toe. Onder andere vanwege auto's die voorheen buiten het gebied werden geparkeerd.
- Afspraken tussen de gemeente en projectontwikkelaars over de eis van parkeren op eigen terrein worden niet altijd goed vastgelegd in de omgevingsvergunning en contracten met bewoners. Hierdoor komen bewoners onbedoeld in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Een ander probleem is dat in de wijken zonder parkeerregime niet afgedwongen kan worden dat inwoners op eigen terrein parkeren. Dat kan leiden tot een hogere parkeerdruk op straat. Tegelijkertijd zien we in zulke gevallen soms leegstaande parkeergarages die door gebrek aan inkomsten slecht worden onderhouden.
- De bewoners- en bedrijfsvergunningen worden te vaak zonder controle verlengd. Hierdoor wordt onvoldoende gecontroleerd of nog steeds wordt voldaan aan de vergunningsvoorwaarden (bijv. of alle POET-plaatsen zijn bezet) en kan soms ten onrechte worden beschikt over een bewoners- of bedrijfsvergunning.
- In de beleidsregels parkeervergunningen wordt bij de uitgiftenormen voor de bedrijfsvergunningen verwezen naar de Kadernota Parkeren 1992. Deze kadernota is echter in 2010 vervallen en vervangen door het Parkeerkader 2010-2020. In dit parkeerkader zijn de uitgiftenormen voor de bedrijfsvergunningen niet uitgewerkt.
- De in 2010 geïntroduceerde VvE vergunning is voornamelijk in Leyenburg uitgegeven. De meeste VVE's hebben deze vergunning ingeleverd en hebben hun parkeerterrein opengesteld. Daardoor kwamen alle bewoners in aanmerking voor een bewonersvergunning. Momenteel maken nog vier VVE's gebruik van deze vergunning. Door de digitalisering van de parkeerrechten is de VVE-vergunning een zeer goedkope bewonersvergunning geworden.
- De hotelvergunning wordt alleen in Scheveningen uitgegeven, omdat daar (volgens de beleidsregels parkeervergunningen) geen gebrek aan capaciteit op straat zou zijn. In Scheveningen is de capaciteit op straat in de loop van de jaren echter afgenomen en zijn er meer parkeergarages bij gekomen. Er is geen basis voor het voortbestaan van de hotelvergunning.

- Er wordt steeds vaker gebruik gemaakt van de vakantievergunning. De vergunning blijkt met name populair bij mensen die niet in aanmerking komen voor een bewonersvergunning. De vergunning wordt met name gebruikt in de wijken waar al een hoge parkeerdruk is. Het gebruik van deze vergunning vindt nauwelijks nog plaats op basis van de oorspronkelijke doelstellingen. De vraag is of deze vergunning moet blijven bestaan.
- Sinds april 2017 worden de kosten voor de aanleg etc. van een individuele gehandicapten parkeerplaats (IGP's) niet meer in rekening gebracht bij de aanvrager. Vanaf dat moment is het aantal IGP's sterk gestegen. Ook constateren we dat in andere gemeenten strengere voorwaarden worden gehanteerd bij het toewijzen van IGP's. Aanpassing van de voorwaarden voor een IGP worden daarom onderzocht.
- Er is een scheve verhouding tussen de vergunningtarieven voor parkeren op straat en de tarieven van parkeergarages. Dit biedt geen prikkel om gebruik te maken van bestaande parkeergarages. Ook eigenaren of beheerders van parkeergarages zijn minder geneigd in hun garages te investeren en/of het onderhoud te optimaliseren. De bezettingsgraad van de Haagse stallingsgarages ligt rond 85% en gaat richting 90%. Het grote verschil tussen de tarieven werkt fraude en uitwijkgedrag (de auto buiten het gereguleerde gebied parkeren) in de hand.
- Het aantal in de APV aangewezen zones voor het parkeren van grote voertuigen is in de afgelopen 10 jaar afgenomen. Deze voertuigen mogen volgens de APV in de avond en de nacht niet op straat worden geparkeerd. Er zijn nu onvoldoende parkeerzones voor grote voertuigen beschikbaar. Hierdoor worden deze voertuigen geregeld geparkeerd op plaatsen die verboden en niet veilig zijn.



Parkeerregelingen

- Sinds de beleidsaanpassing van de Parkeerbrief 2015 is in buurten met een parkeerdruk tussen de 90% en 100% een positief uitgevallen draagvlakmeting randvoorwaardelijk voor het invoeren van parkeerregulering. Dit heeft ertoe geleid dat in sommige buurten geen parkeerregulering is ingevoerd, ondanks dat de parkeerdruk er boven de 90% ligt en er parkeeroverlast is.
- In een aantal gevallen is ook bij wijziging van een parkeerregeling een draagvlakonderzoek gehouden, hoewel in de Parkeerbrief alleen voorwaarden werden gesteld over draagvlak bij invoering van een parkeerregeling. Daardoor kan een parkeerregeling vaak niet worden aangepast, terwijl de parkeerdruk in het gebied ook buiten de werkingsuren van de parkeerregeling boven de 90% ligt.
- Door samenvoeging van vergunninggebieden gelden in sommige gebieden verschillende venstertijden. Dit leidt tot onduidelijkheid met name bij bezoekers. Een aantal parkeergebieden heeft geen logische grens, doordat deze niet ligt op een duidelijke barrière. Dit leidt tot onduidelijkheid bij bezoekers en soms tot onlogische parkeersituaties voor bewoners.
- Invoering van parkeerregulering leidt in de meeste gevallen tot een 'kraageffect' in aangrenzende gebieden zonder parkeerregeling. In buurten net buiten het gereguleerde gebied wordt overlast ervaren van 'buurtvreemde' parkeerders, die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning of daar niet voor willen betalen. De afgelopen 15 jaar heeft het gereguleerde gebied zich onder andere hierdoor langzaam uitgebreid in de stad. Alleen als in aangrenzende gebieden de parkeerdruk ook boven de 90% kwam te liggen en vanaf 2015 met draagvlak, werd ook daar parkeerregulering ingevoerd.

Parkeeraanbod

Parkeren in Woongebieden

- Tussen 2011 en 2021 zijn ongeveer 2.000 extra parkeerplaatsen op straat toegevoegd vanuit P2500 en later het programma Parkeren in Woongebieden (zie Voortgangsbericht programma Parkeren in Woongebieden, RIS306230).
- Het toevoegen van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte is soms ten koste gegaan van groen en goede toegankelijkheid van trottoirs.
- Het vinden van kansrijke mogelijkheden van het toevoegen van extra parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen is lastig, met name in de vooroorlogse wijken.

Parkeernormen

- Ten behoeve van voldoende parkeeraanbod bij nieuwbouwprojecten zijn in de afgelopen tien jaar veel instrumenten geïntroduceerd om de parkeereis te kunnen vaststellen, zoals het toepassingskader, de parkeerdrukmatrix en de loopafstandentabel.
- Ondanks deze nieuwe instrumenten, worden parkeernormen vaak te star benaderd, omdat afwijken van de norm te ingewikkeld is en er een leidraad ontbreekt.

P+R

- De inzet op nieuw P+R-beleid gericht op woon-werkverkeer en bezoekers van Den Haag heeft effect gehad. De bezettingsgraad van de P+R-terreinen in Den Haag is enorm gestegen van 32% in 2011 naar 78% in 2019 (zie RIS 294704, 2016 en RIS30750, 2021).
- Een aandachtspunt bij het functioneren van P+R's is de mogelijkheid voor bezoekers en forenzen om in woonwijken in de omgeving van de P+R's gratis en dicht bij het centrum te parkeren.

Aanwending van parkeeropbrengsten

Door de inzet van scanauto's voor de handhaving zijn de kosten van de handhaving afgenomen en is het aantal naheffingsaanslagen gestegen. Ook zien we een toename van de betaalbereidheid. De parkeeropbrengsten werden tot 2014 (na afdracht van een vast deel aan de algemene middelen) toegevoegd aan de reserve parkeren. Vanaf 2014 werd jaarlijks € 7,5 mln toegevoegd. De overige parkeeropbrengsten werden toegevoegd aan de algemene middelen. Een vast deel van de baten is ingezet om parkeerplaatsen toe te voegen in buurten met een tekort. De beoogde nieuwe parkeergarages voor bewoners zijn er de afgelopen 10 jaar niet gekomen, omdat deze financieel en technisch niet haalbaar bleken. Wel zijn met dit structurele budget veel parkeerplaatsen in de openbare ruimte toegevoegd. Sinds 2018 worden de parkeeropbrengsten volledig toegevoegd aan de algemene middelen.

De afkoopregeling, die is bestemd om gelden van projectontwikkelaars te innen die niet aan de parkeereisen kunnen voldoen, functioneerde niet goed vanwege de onhaalbaarheid om met het geld in de omgeving van het bouwplan compenserende, betaalbare parkeervoorzieningen te realiseren. Een nieuwe afkoopregeling en Voorziening is vastgesteld (RIS306158 en RIS307577). Twee belangrijke wijzigingen zijn daarmee doorgevoerd:

- 1 Er mag alleen van de afkoopregeling gebruik worden gemaakt als er een uitgewerkt plan inclusief businesscase ligt waaraan het afkoopbedrag kan bijdragen.
- 2 Het gestorte geld mag ook aan andere mobiliteitsmaatregelen in de omgeving van het bouwplan worden uitgegeven.

Deze twee regels moeten ervoor gaan zorgen dat de afkoopregeling vooral in groot-schalige gebiedsontwikkelingen weer effectiever kan worden ingezet.