

Datum
16 september 2020

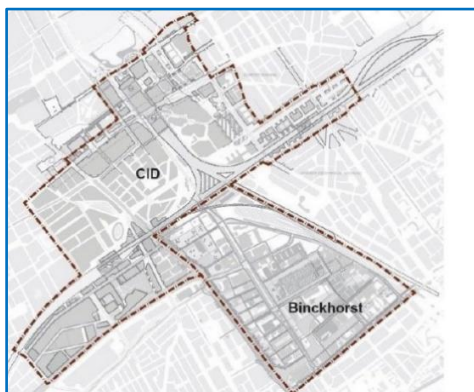
Registratienummer
DSO/ 2019.346
RIS306160

Voorstel van het college voor vaststelling Nota parkeernormen CID en Binckhorst Den Haag 2020

1. Inleiding

Op 17 mei 2019 hebben wij de Hoofdlijnenbrief Mobiliteitstransitie (RIS302361) naar de commissie Leefomgeving gestuurd. In die brief schetsten wij ontwikkelingen in het mobiliteitssysteem en een visie op hoofdlijnen op hoe wij daarop beogen te reageren. De bouwontwikkelingen in het Central Innovation District (CID) bieden een uitgelezen kans om een versnelling te creëren in de mobiliteitstransitie. Een kans die wij met beide handen willen aanpakken om Den Haag de aantrekkelijke stad te laten blijven die het nu al is.

Het CID bestaat uit het gebied tussen en rond de IC-stations (CS, HS en Laan van NOI), een deel van de binnenstad en een deel van Laakhaven-West. De Binckhorst wordt als afzonderlijk gebied gezien in deze nota. Zie figuur 1 (en bijlage 1) voor de gebiedsgrenzen. In het CID en de Binckhorst wordt ingezet op sterke verdichting en functiemenging, er ontstaat een nieuw centrum-stedelijk milieu. De organisatie van mobiliteit in het CID en de Binckhorst lijkt op het milieu in de huidige binnenstad. Ruimte voor menselijke ontmoeting, groen en verblijfskwaliteit staan centraal. Met de ontwikkeling van het CID wordt het invloedsgebied van de binnenstad vergroot. Dat stelt hoge eisen aan de inrichting van de openbare ruimte en bereikbaarheid. In het CID wordt voortgebouwd op de uitgangspunten voor mobiliteit die ook in de binnenstad worden gehanteerd. Dat betekent een openbare ruimte die met prioriteit voor voetgangers, fietsers en verblijfskwaliteit is ingericht. Lopen, fietsen en openbaar vervoer worden zo de meest vanzelfsprekende vervoerwijzekeuze. Om ruimte te maken voor voetgangers en fietsers is een autoluwe setting noodzakelijk, met als uitgangspunt: goed bereikbaar met de auto, maar zonder grote stromen doorgaand autoverkeer. De bouwontwikkelingen bieden hier een kans om de openbare ruimte zelfs nog meer kwaliteit te geven. Kwaliteit om prettig in te verblijven en je veilig, schoon en efficiënt in te verplaatsen.



Figuur 1: Werkingsgebieden Nota parkeernormen CID en Binckhorst Den Haag 2020

Deze nota is van toepassing op nieuwe aanvragen van omgevingsvergunningen in de gebieden CID en de Binckhorst zoals aangegeven in figuur 1 (zie ook bijlage 1).

Met deze nota wordt voorgesteld om bij de nieuwbouw minder parkeerplaatsen aan te laten leggen dan we de afgelopen 20 jaar gewend waren te doen. De stationsgebieden in het CID - en in de toekomst ook in de Binckhorst- zijn bij uitstek geschikt om je te voet en te fiets te verplaatsen. Het OV is hier altijd dichtbij, voor de Binckhorst wordt hier nog hard aan gewerkt. Daarnaast kan een palet aan deelmobiliteit voorzien in een deel van de vervoervragen. Het hebben van een eigen auto is hierdoor voor veel toekomstige bewoners en gebruikers van dit gebied minder noodzakelijk. Voor mensen die toch een eigen auto nodig hebben of met de auto willen komen, zullen er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn, maar wel tegen een marktconform tarief. Parkeerplaatsen zullen een schaarser goed worden in dit gebied. Dit heeft vier voordelen.

1. Het gebruik van meer efficiënte, schone en gezonde alternatieven van de auto liggen meer voor de hand.
2. Het scheelt veel ruimte, die schaars is/wordt in dit gebied.
3. Het CID en andere delen van de stad blijven hierdoor goed bereikbaar (minder parkeerplaatsen leidt tot minder autoverplaatsingen).
4. De aanleg van parkeerplaatsen kost veel geld, schaarste biedt de mogelijkheid van een rendabele exploitatie van parkeervoorzieningen.

Met deze nota parkeernormen CID en Binckhorst stellen we een gebiedsgerichte aanpak voor, waarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied en de (economische) uitvoerbaarheid van de bouw en parkeeroplossingen als uitgangspunt zijn genomen.

Huidige parkeersituatie in het CID

Deze nota heeft onder andere als doel om de al aanwezige beschikbare parkeerplaatsen in het CID beter te benutten voordat nieuwe parkeergarages worden gebouwd. De parkeerdruk op straat in het CID is redelijk hoog. Veel bewoners en ook bedrijven hebben in dit gebied een parkeervergunning om op straat te kunnen parkeren. De bestaande parkeergarages in het CID worden niet allemaal goed benut. Dit blijkt uit een inventarisatie van het aantal vrije parkeerplaatsen in een groot aantal garages in het CID op verschillende momenten in de week.

Er blijken op sommige momenten in totaal nog duizenden parkeerplaatsen beschikbaar te zijn. Bijvoorbeeld in het Laakhavengebied, maar ook in de garages rond het Centraal Station. Uit gesprekken met de exploitanten van die garages blijkt dat zij openstaan voor het maken van afspraken met ontwikkelaars over de verhuur van parkeerplaatsen in hun garages.

2. Relatie met andere beleidstrajecten

Deze nota staat natuurlijk niet op zichzelf. Parkeernormen hebben invloed op en zijn gerelateerd aan veel beleidstrajecten in het CID en de Binckhorst. Hieronder staat kort per beleidstraject die relatie aangegeven.

2.1 Relatie raadsvoorstel Vormen Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen

Parallel aan dit raadsvoorstel wordt een raadsvoorstel voor het vormen van een Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen Den Haag 2020 aan de raad aangeboden. Dat raadsvoorstel is nauw verbonden aan deze nota. Het voorstel voor het intrekken van het Parkeerfonds en het vormen van een

Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen biedt meer mogelijkheden om in alternatieven voor de berekende parkeerbehoefte te voorzien. Ontwikkelaars die minder parkeerplaatsen willen realiseren, kunnen deze afkopen tot een maximum, onder voorwaarden van de door het college opgestelde regels voor afkoop van de autoparkeereis. Dat gestorte geld wordt vervolgens geïnvesteerd in maatregelen ter bevordering van de mobiliteitstransitie in het CID en de Binckhorst.

In maart 2020 is een gewijzigde beleidsregel kostenverhaal omgevingsplan Binckhorst (RIS 302955) vastgesteld, waarin geregeld wordt dat een ontwikkelende partij € 12.000 per woning (prijspeil 2019) bijdraagt aan ruimtelijke investeringsprojecten. Het voorstel voor een Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen zal parallel aan deze vaste bijdrage bestaan en ontwikkelende partijen kunnen zelf afwegen of ze de parkeergelegenheid wel/niet willen afkopen indien aan bijbehorende voorwaarden en regels wordt voldaan.

2.2 Plan-MER en Structuurvisie

Deze Nota parkeernormen CID en Binckhorst is parallel opgesteld met de Structuurvisie CID en de Plan-Milieueffectrapportage. Logischerwijs zou parkeernormenbeleid volgen op de vaststelling van de Structuurvisie. Veel bouwplannen in de gebiedsagenda's CID en in het omgevingsplan Binckhorst worden momenteel al uitgewerkt. Die op stapel staande bouwontwikkelingen vragen al eerder om een aanpassing van het parkeernormenbeleid.

2.3 G4 onderzoek alternatieve bekostiging en MIRT-Gebiedsgericht

De Nota parkeernormen CID en Binckhorst in combinatie met het vormen van de Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen is een belangrijk element in het gesprek met het Rijk over rijksbijdragen aan investeringen in bereikbaarheid.

Daarnaast werken Rijk en regio als onderdeel van het MIRT¹-gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma MOVE² aan de verkenning CID en Binckhorst. In deze verkenning worden de wenselijke en mogelijke hoogwaardige openbaar vervoer-maatregelen voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de Binckhorst onderzocht. Eind 2020 moet op basis van de verkenning een voorkeursoplossing worden bepaald. Voor de bekostiging van deze oplossing hebben Rijk en regio afgesproken dat, naast publieke bekostiging, ook alternatieve bekostiging zal worden ingezet. Daarnaast verwacht het Rijk dat de gemeente niet alleen werkt aan het ontwikkelen van aanbod van duurzame mobiliteitsoplossingen (zoals openbaar vervoer) maar ook aan beïnvloeding van de vraag naar automobilititeit door middel van met name aangescherpt parkeerbeleid.

2.4 Relatie tot een nieuw Parkeerkader

Deze nota is ontwikkeld vooruitlopend op een nieuw stadsdekkend Parkeerkader en een nieuwe kadernota voor autoparkeernormen. In de 2^e helft van 2020 verwachten wij u het nieuwe Parkeerkader te kunnen aanbieden. De ontwikkelingen in het CID kunnen hier echter niet op wachten. Voor de nu in ontwikkeling zijnde bouwplannen is snel een nota parkeernormen nodig om de bouwprogramma's door te kunnen rekenen en de plannen definitief te kunnen maken. Er is behoefte aan beleid dat bijdraagt aan meer efficiënt ruimtegebruik door mobiliteit en daarmee een aantrekkelijke openbare ruimte mogelijk maakt. Deze nota zou op basis van het beleid in de Nota Parkeernormen Den Haag door het college zelf kunnen worden vastgesteld, maar vanwege de impact op de stad, willen wij de besluitvorming graag bij u neerleggen.

¹ Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

² Mobiliteit en Verstedelijking

3. Werking van deze beleidslijn

In september 2018 is het paraplubestemmingsplan (fiets)parkeren (RIS299762) vastgesteld door de gemeenteraad. Daarmee zijn parkeernormen en het toepassingskader van de “Nota Parkeernormen Den Haag” (Rv 139 - 2011; RIS181571) en de wijzigingen en aanvullingen op de nota in 2016 (Rv21: RIS291425) gaan gelden voor bijna alle digitale bestemmingsplannen. Ditzelfde geldt voor de fietsparkeernormen en toepassingsregels die staan beschreven in de “Beleidsregels Fietsparkeernormen Den Haag 2016” (RIS294386).

De visie voor het CID om hoge dichtheden te combineren met een aantrekkelijke openbare ruimte maakt een aanpassing van het beleid wenselijk. Op basis van onderzoek naar de huidige situatie voor de gebieden direct rond de drie IC-stations blijken de huidige parkeernormen te hoog. De parkeergarages onder woontorens in de omgeving van de stations die de afgelopen tijd zijn gerealiseerd op basis van de huidige parkeernormen, staan lang niet vol. Het vigerende toepassingskader van de Nota Parkeernormen voldoet daarnaast niet aan de wenselijke aanpak voor de parkeeroplossingen in het CID. De Nota Parkeernormen Den Haag biedt wel ruimte om af te wijken van de normen en biedt ruimte aan alternatieve parkeeroplossingen. Echter, het beleid start bij het uitgangspunt dat de parkeereis op eigen terrein moet worden opgelost, terwijl er in het CID een grote kans ligt om het parkeren centraal op te lossen.

In paragraaf 4.3.1 van de Nota Parkeernormen Den Haag staat hoe het college in uitzonderlijke gebieden de norm gewijzigd kan toepassen. Hieronder de relevante passage uit die paragraaf.

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.’

Naast de mogelijkheid om ‘de norm gewijzigd toe te passen’ biedt paragraaf 4.4.2 van het toepassingskader van de nota de mogelijkheid om in gebiedsontwikkelingen maatwerk toe te passen.

Hierover staat het volgende in de nota:

“In situaties waar gelijktijdig meerdere bouwplannen aan de orde zijn, kan er sprake zijn van schaalvoordelen. Zo biedt een gebiedsgerichte aanpak meer mogelijkheden om dubbelgebruik van parkeervoorzieningen te bewerkstelligen (minder ruimtebeslag, meer inkomsten). Daarnaast kan door de schaalgrootte een kostenvoordeel ontstaan voor de bouw en het beheer van een parkeervoorziening.

Binnen het kader van een gebiedsontwikkeling bestaan in principe legio mogelijkheden voor maatwerk, maar uitsluitend wanneer daar vooraf goede afspraken over zijn vastgelegd. In deze afspraken moet tenminste worden vastgelegd welke ruimte en middelen gereserveerd worden om de parkeervoorzieningen binnen een overeengekomen termijn te realiseren. Daarbij kan onder andere gedacht worden aan de gefaseerde aanleg van een parkeervoorziening met een functie voor het totale gebied.”

Deze nota geeft invulling aan bovenstaande tekst uit de Nota Parkeernormen Den Haag. Het biedt een leidraad voor maatwerk.

Op 31 januari 2017 heeft het toenmalige college het gebied CS-Oost aangewezen als openbaar vervoer-georiënteerd pilotgebied met een lagere parkeereis (RIS296217). Dit besluit zorgde ervoor dat ontwikkelaars alleen rekening hoefden te houden met een maximum parkeernorm. Minder parkeerplaatsen of zelfs geen parkeerplaatsen realiseren was toegestaan via dat besluit. Deze Nota parkeernormen CID en Binckhorst Den Haag 2020 vervangt het beleid dat op 2017 voor het pilot-gebied CS-Oost is vastgesteld. Nieuwe bouwaanvragen dienen aan de regels van deze Nota Parkeernormen CID en Binckhorst te voldoen.

Bouwplannen in het CID en de Binckhorst waar al voor de vaststelling van de onderhavige nota een beginselaanvraag voor is ingediend, mogen tot een jaar na vaststelling van deze nota ook nog volgens het oude parkeernormenbeleid worden beoordeeld.

4. Voorstel parkeernormen CID en Binckhorst

Het autobezit in de gebieden CID en Binckhorst ligt op dit moment al lager ten opzichte van de aantallen benodigde parkeerplaatsen die de huidige parkeernormen voorschrijven. Verwacht wordt dat dit door toekomstig beleid en nieuwe ontwikkelingen verder zal afnemen. Zie de Hoofdlijnenbrief Mobiliteitstransitie (RIS302361).

De volgende punten gaan gelden in het CID en de Binckhorst

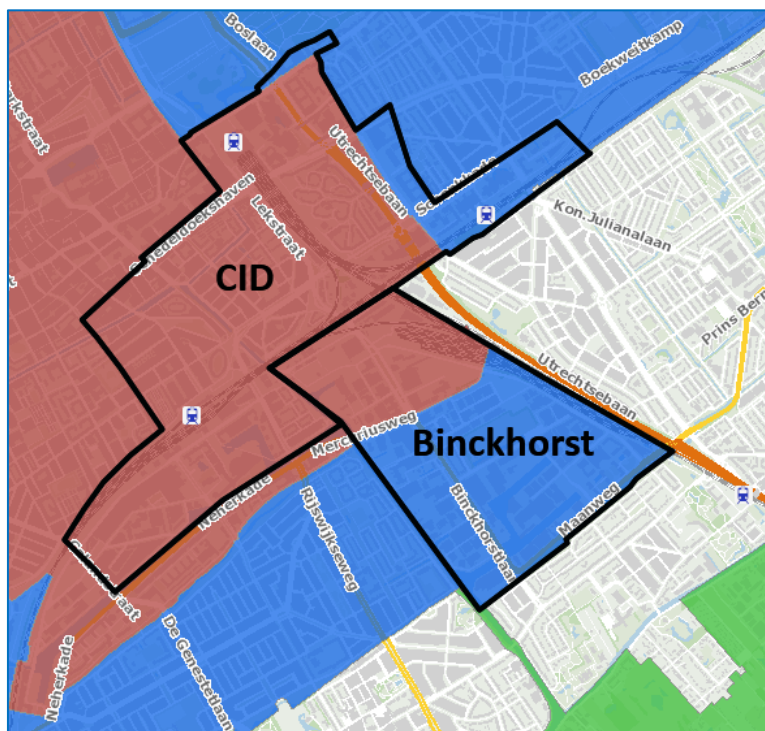
- **De parkeernormen voor Wonen rond en tussen de IC-stations worden verlaagd tot het werkelijk geconstateerde autobezit bij reeds gebouwde appartementen in dit gebied. Dit betekent in de praktijk een verlaging van 25 tot 50 procent van de parkeernorm afhankelijk van de woninggrootte. Ontwikkelaars van gebouwen in dit gebied wordt de mogelijkheid geboden om nog eens tot de helft van de aangepaste norm naar beneden af te wijken van de norm door die parkeereis af te kopen in de Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen (zie figuur 2).**
- **De bezoekersnorm bij woningen in het CID wordt verlaagd van 0,3 naar maximum 0,05 en als minimum 0,025. Voor studentenwoningen blijft de bezoekersnorm 0.**
- **De parkeernormen voor Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen (KBV) rond en tussen de IC-stations worden gehalveerd, behalve de norm voor kantoren, die wordt in plaats van een halvering van 0,6 naar 0,3 maximaal 0,4 parkeerplaats per 100 m². Ook van deze aangepaste normen kan tot de helft naar beneden worden afgeweken door die parkeereis af te kopen in de Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen.**
- **In de Binckhorst worden de vigerende parkeernormen gehanteerd¹. Ontwikkelaars van gebouwen in de Binckhorst wordt de mogelijkheid geboden om naar beneden af te wijken van de norm, tot de helft van de te gebruiken parkeernormen, door onder voorwaarden (gesteld in de regeling afkoop parkeereis) de parkeerplaatsen af te kopen in de Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen.**
- **De bezoekersnorm wordt in de Binckhorst 0,1 in plaats van 0,3 parkeerplaats per woning. Voor studentenwoningen blijft de bezoekersnorm 0.**

4.1 Normen Wonen

4.1.1 *Verantwoording halvering parkeernormen Wonen in het CID*

Het huidige autobezit van bewoners in de gebieden rond de IC-stations ligt lager ten opzichte van de beschikbare parkeerplaatsen die de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen Den Haag voorschrijven. In veel gevallen is het gemiddelde autobezit per woningklasse driekwart tot de helft van de parkeernorm voor die woningklasse (zie bijlage 4). Het werkelijk geconstateerde gemiddelde autobezit per woningklasse in vergelijkbare reeds gebouwde appartementencomplexen is als uitgangspunt genomen voor parkeernormen in het CID. De normen gaan vergeleken met de huidige parkeernormen naar beneden met 25-50% afhankelijk van de woninggrootte.

Bij woningen kleiner dan 40 vierkante meter bvo (bruto vloeroppervlak) en bij studentenwoningen blijkt het autobezit in de praktijk nog lager te zijn. Omdat dit een significant verschil betreft van gemiddeld bijna 0,15 parkeerplaats (0,06 vs 0,20), is voor deze kleine appartementen daarom een nieuwe parkeernormcategorie toegevoegd. De norm voor studentenwoningen is op 0 gezet. In bijlage 1 staat het voorstel voor de nieuwe normen voor woningen in het CID. Het deel van het CID rond het Centraal Station en station Holland Spoor ligt in de zone Centrum. Het gebied rond station Laan van NOI ligt in zone Stad.



Figuur 2: gebieden CID en Binckhorst in relatie tot zonering parkeernormen Wonen Nota Parkeernormen Den Haag. Rood is zone Centrum, blauw is zone Stad.

4.1.2 *Parkeernorm voor bezoekers sterk omlaag in het CID*

De Nota Parkeernormen Den Haag hanteert een parkeernorm per woning voor bezoekers van 0,3 parkeerplaats. Dus voor elke 10 woningen (behalve voor studentenwoningen) zouden ook in het centrum 3 parkeerplaatsen voor bezoekers moeten worden gerealiseerd. Dit is niet realistisch en niet wenselijk in het centrum, waar het merendeel van de bezoekers per openbaar vervoer en fiets naartoe komt. Uit recente metingen van bezoek in woonbuurten met een betaald parkeerregeling in Enschede

door parkeeradviesbureau Spark³ blijkt, dat de norm van 0,3 parkeerplaats per woning veel te hoog is. Uit hun metingen blijkt 1 parkeerplaats voor bezoekers per 10 woningen ruim voldoende te zijn. In Amsterdam wordt sinds de vaststelling van hun Nota Parkeernormen Auto in 2017 voor woningen in de gehele stad ook een bezoekersnorm van 0,1 gehanteerd. Omdat het CID gebied in de directe omgeving is van stations wordt de bezoekersnorm bij woningen verlaagd naar maximaal 0,05. Verdere verlaging is mogelijk tot minimaal 0,025, door de helft van de norm af te kopen. Voor studentenwoningen blijft de bezoekersnorm 0. Door in te zetten op het gebruik van centrale parkeervoorzieningen op logische locaties in het CID wordt zoveel mogelijk van dubbelgebruik van de bezoekersparkeerplaatsen uitgegaan. Ook zal worden ingezet op het gebruik van P&R faciliteiten voor de bezoekers van het CID.

4.1.3 Huidige parkeernormen Wonen in de Binckhorst blijven gelden

Voor de Binckhorst blijven de huidige parkeernormen van kracht, maar wordt het tegelijkertijd voor ontwikkelaars aantrekkelijk gemaakt om minder parkeerplaatsen te realiseren. In de Binckhorst kan niet op basis van het huidige autobezit onderbouwd worden dat de huidige parkeernormen te hoog zijn, omdat er nu bijna geen mensen wonen en het gebied nog niet getransformeerd is.

Er kan worden verondersteld dat de (nieuwe) bewoners een stedelijk mobiliteitsgedrag (laag autobezit en -gebruik) zullen vertonen, omdat we immers het doel hebben de Binckhorst te transformeren naar een gemengd hoogstedelijk gebied. Echter, vanwege de nabijheid van het hoofdwegennet kunnen we ook een hoger autobezit en -gebruik niet uitsluiten.

Om toch een inschatting te maken van het mogelijk te verwachten autobezit in de Binckhorst is een analyse uitgevoerd van het autobezit naar woningsoort en -grootte in woonbuurten in Den Haag op vergelijkbare afstand van de IC-stations en de snelwegen als de Binckhorst. Uit die analyse blijkt dat het gemiddelde autobezit per woningklasse in die buurten (Bezuidenhout-Oost, Kampen, Noordpolderbuurt en Laakkwartier-Oost) bijna in alle gevallen lager is dan de aantallen parkeerplaatsen die de vigerende parkeernormen voorschrijven (zie bijlage 5). Bij deze analyse moet de kanttekening worden geplaatst dat het huidige parkeerbeleid voor bewoners in de gekozen woonbuurten volgend is. Het bezit van één of meerdere auto's wordt in principe gefaciliteerd. Als er geen parkeerplaats op eigen terrein is, komen bewoners in die buurten in aanmerking voor een parkeervergunning voor straatparkeren. In de Binckhorst zal dit niet het geval zijn, daar is het voornemen om geen bewonersparkeervergunningen uit te geven. Dit zal zeker invloed hebben op het autobezit en -gebruik.

Wat vaststaat, is dat het aantrekkelijker is voor het gebied om minder parkeerplaatsen te realiseren dan de norm voorschrijft en in plaats daarvan te investeren in hoogwaardig openbaar vervoer, deelmobiliteit en fietsfaciliteiten. Hiermee kunnen de bouwkosten worden gereduceerd en wordt een aantrekkelijkere inrichting van de openbare ruimte mogelijk gemaakt. In het kader van de mobiliteitstransitie wil de gemeente in de Binckhorst de groei van de automobilititeit beperken. Daarnaast stelt het Rijk aan een financiële bijdrage aan de OV-verbinding de voorwaarde dat de gemeente sterker stuurt op groei van het aantal OV-gebruikers, onder andere door middel van een sturend parkeerbeleid. Om deze redenen wordt in de Binckhorst aan ontwikkelaars de mogelijkheid geboden tot de helft van de berekende parkeerbehoefte minder aan parkeerplaatsen te (laten) realiseren. Voor het aantal minder aangelegde parkeerplaatsen wordt een storting in de Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen gevraagd, waarvan mobiliteitsmaatregelen in de Binckhorst worden bekostigd. Hierover meer bij paragraaf 5.

³ <https://www.spark-parkeren.nl/update/1-parkeerplaats-voor-het-bezoek-van-10-woningen-volstaat-we-zijn-minder-gezellig-dan-wedenken-voorbeeldig-enschede>

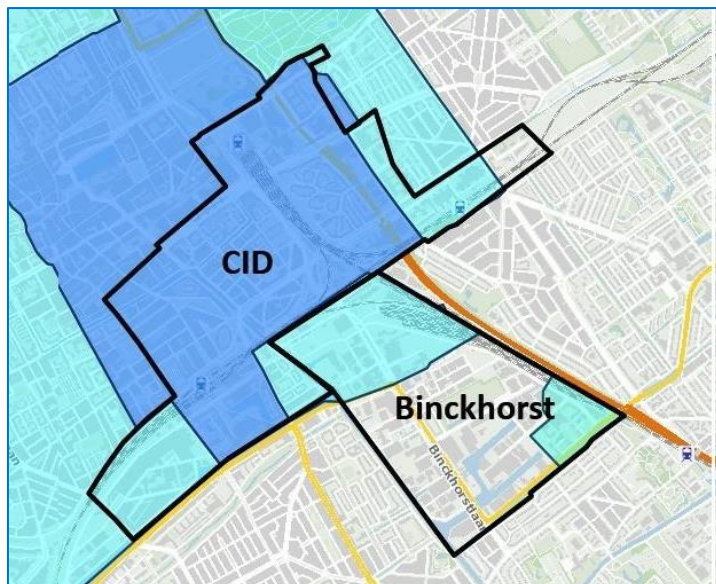
4.1.4 Parkeernorm voor bezoekers van 0,3 naar 0,1 in de Binckhorst

Voor bezoek van de bewoners in de Binckhorst wordt met een norm van 0,1 parkeerplaats per woning gerekend, in plaats van de vigerende norm van 0,3 per woning. Voor studentenwoningen blijft de bezoekersnorm 0. Uit recente metingen van bezoek in woonbuurten met een betaald parkeerregeling in Enschede door parkeeradviesbureau Spark⁴ blijkt, dat de norm van 0,3 parkeerplaats per woning veel te hoog is. Uit hun metingen blijkt 1 parkeerplaats voor bezoekers per 10 woningen ruim voldoende te zijn. In Amsterdam wordt sinds de vaststelling van hun Nota Parkeernormen Auto in 2017 voor woningen in de gehele stad ook een bezoekersnorm van 0,1 gehanteerd.

4.2 Parkeernormen kantoren, bedrijven en voorzieningen (KBV)

4.2.1 *Verantwoording lagere parkeernormen Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen CID*

De parkeernormen voor KBV in het CID passen we aan. Wanneer de huidige parkeernormen zouden worden gebruikt voor het geplande bouwprogramma in die gebieden, zou dit tot te veel parkeerplaatsen en daarmee teveel autobewegingen leiden in en naar de stationsgebieden. De gebieden zijn zeer goed bereikbaar per openbaar vervoer en per fiets. Uitgangspunt is dat de stad en het CID ook per auto bereikbaar blijven. Er zal natuurlijk altijd wel een aantal parkeerplaatsen gehuurd of gerealiseerd moeten worden voor werknemers en bezoekers die wel met de auto willen of moeten komen. De concurrentiepositie van Den Haag wordt hierbij in het bijzonder bij de norm voor kantoren in het oog gehouden. Voorgesteld wordt om de norm van kantoren gelijk te stellen aan de parkeernorm die in Amsterdam (Zuidas) geldt. Dat is maximaal 0,4 parkeerplaats per 100 vierkante meter (in plaats van 0,3 parkeerplaats, de helft van de huidige norm van 0,6 parkeerplaats per 100 m²). Van deze en de andere normen voor Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen mag wel naar beneden worden afgeweken. Minder parkeerplaatsen aanleggen mag, onder voorwaarden zoals gesteld in de regeling afkoop parkeereis, tot de helft van de norm, voor het aantal minder aangelegde parkeerplaatsen wordt een storting in de Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen gevraagd.



Figuur 3: gebieden CID en Binckhorst in relatie tot zonering parkeernormen Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen Nota parkeernormen. Zone 1: donkerblauw. Zone 2: lichtblauw. Zone 3: transparant.

⁴ <https://www.spark-parkeren.nl/update/1-parkeerplaats-voor-het-bezoek-van-10-woningen-volstaat-we-zijn-minder-gezellig-dan-we-denken-voorbeeldig-enschede>

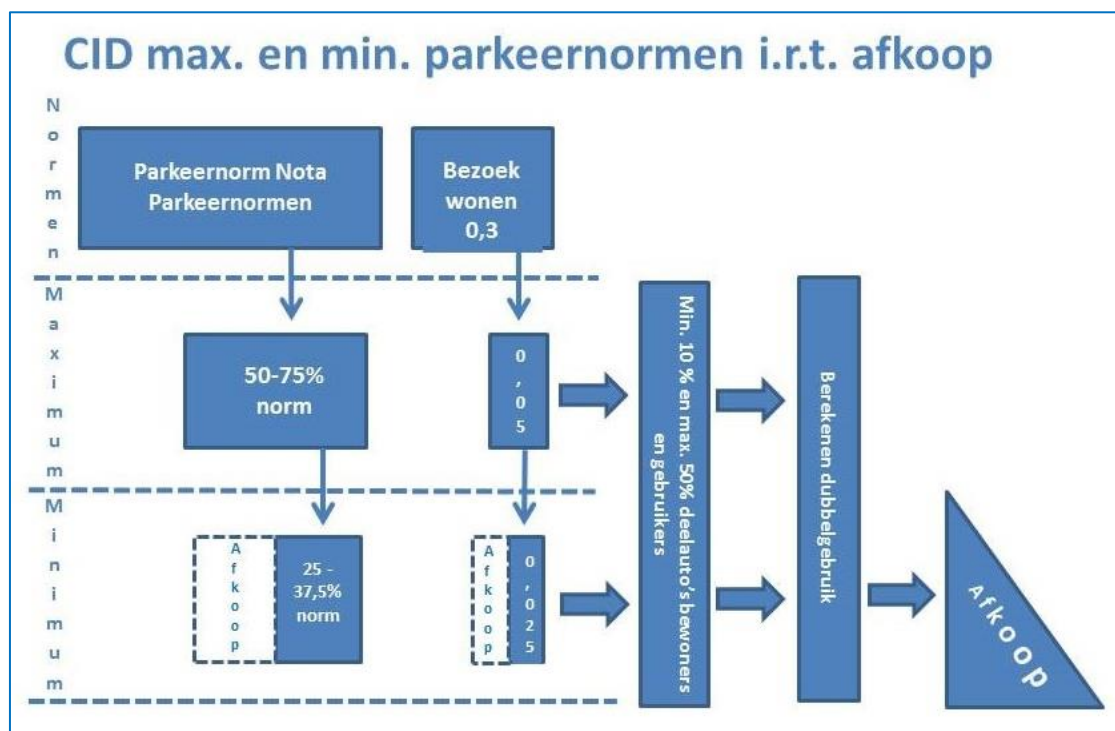
4.2.2 Parkeernormen Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen blijven van kracht in de Binckhorst

In de Binckhorst blijven de huidige parkeernormen voor KBV van kracht, maar worden deze als maximum normen gesteld. Minder parkeerplaatsen aanleggen mag, onder voorwaarden zoals gesteld in de regeling [welke], tot de helft van de parkeernormen, voor het aantal minder aangelegde parkeerplaatsen wordt een storting in de Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen gevraagd.

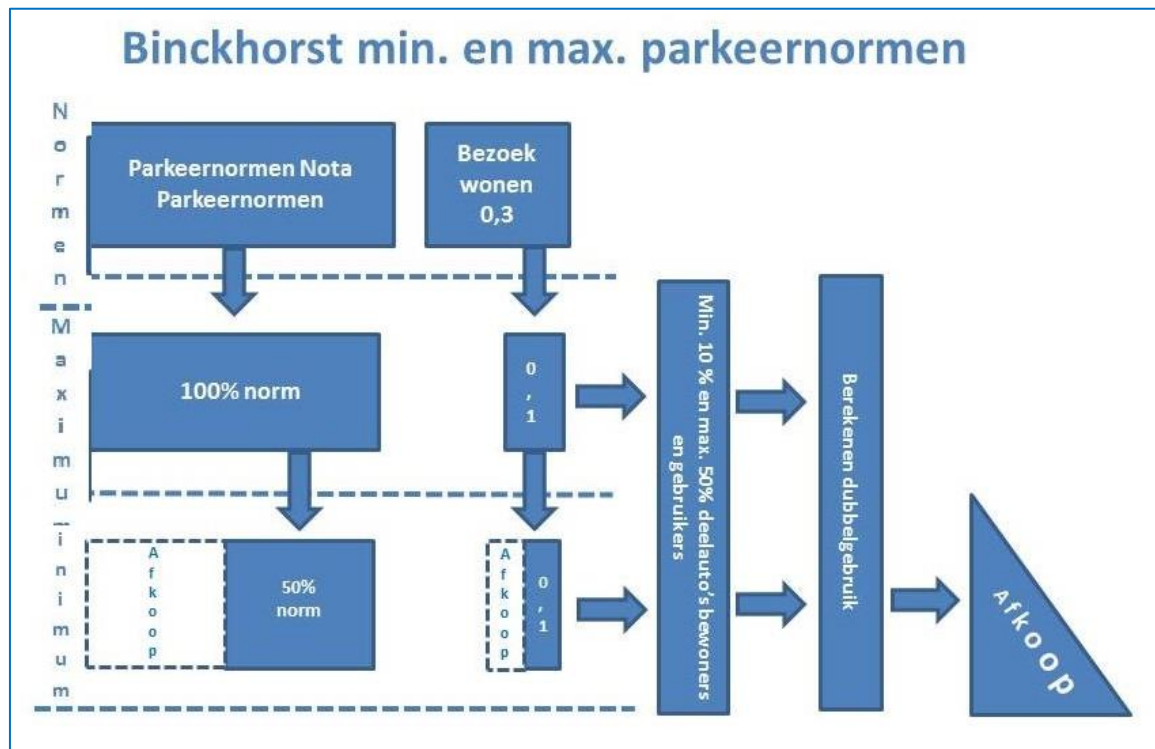
4.2.3 Voor puur lokaal ondersteunende functies kan gemotiveerd worden afgeweken

Voor bijvoorbeeld een broodjeszaak of een kleine supermarkt bij een station of in de plint van een complex kan gemotiveerd worden afgeweken van de parkeernormen. Indien een winkel of bedrijf alleen een zeer lokale functie heeft, zal geen klant daar met de auto naartoe komen. De parkeernorm voor personeel blijft dan wel van kracht.

In onderstaande figuren is voor het CID en de Binckhorst in beeld gebracht hoe de onderhavige nota werkt wat betreft de bepaling van de maximum en de minimum parkeernormen en de relatie met inzet van deelauto's en afkoop van de parkeereis.



Figuur 4: werking parkeernormen CID

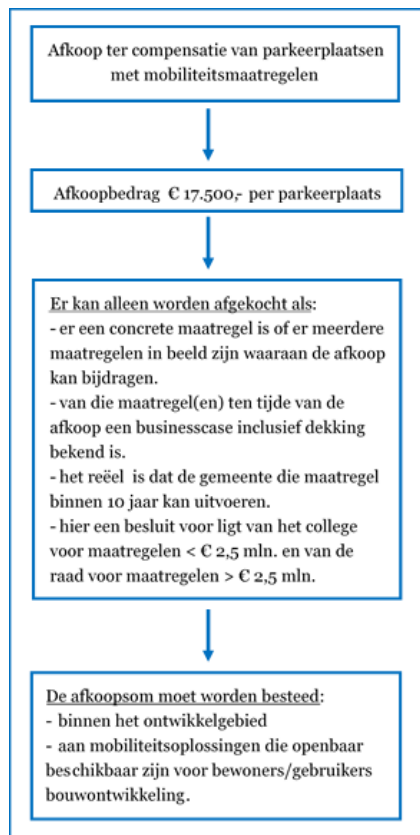


Figuur 5: werking parkeernormen Binckhorst

5. Naar beneden afwijken van de berekende parkeerbehoefte

5.1 Afkoop van een deel van de parkeereis

Minder parkeerplaatsen huren of (laten) realiseren dan op basis van de hierboven voorgestelde parkeernormen en toepassingsregels is berekend, mag ook. Zowel voor het CID als voor de Binckhorst geldt dit tot de helft van de berekende parkeerbehoefte. In dat geval wordt, indien aan de voorwaarden en regels wordt voldaan, een storting in de Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen per niet aan te leggen parkeerplaats geëist. Het afkoopbedrag per te compenseren parkeerplaats is € 17.500,00 (prijsspeil 2019). De gemeente is vervolgens verantwoordelijk voor het investeren van het gestorte geld in mobiliteitsmaatregelen en centrale parkeervoorzieningen voor de toekomstige bewoners van de woningen en gebruikers van de kantoren, bedrijven en voorzieningen. Deze investeringen moeten ten goede komen aan de mobiliteitstransitie in het gebied waar de parkeereis (gedeeltelijk) is afgekocht. Dit kan bijvoorbeeld zijn door een mobiliteitshub aan te leggen, door een snelle verbinding naar de ov-haltes te maken, een hoogwaardige ov-halte te realiseren, fiets(parkeer)voorzieningen te realiseren of door deelmobiliteit aan te bieden. In het separate raadsvoorstel 'Vormen Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen' vindt u meer over de regels die het college wil gaan hanteren voor het storten in de Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen en een onderbouwing van de hoogte van het afkoopbedrag. Ook staan in dat raadsvoorstel de regels voor de gemeente over hoe, waar en voor welke datum dat geld uiterlijk moet worden besteed en hoe hierover wordt besloten. In onderstaande figuur staan in hoofdlijnen de voorgenomen afkoopregels op een rij.



Figuur 6: samenvatting voorwaarden en regels voor afkoop in de Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen

5.2 Uitzonderingsbevoegdheid college B&W

Bij de beoordeling van bouwplannen staat voorop dat de aanvrager van een omgevingsvergunning dient te voldoen aan de parkeereis of deze deels afkoopt. Als daar niet aan voldaan kan worden en de mogelijkheden om het parkeren op te lossen uitgeput zijn, dient de vergunning geweigerd te worden.

Indien het college van burgemeester en wethouders echter van oordeel is dat het belang van de realisatie van het bouwplan zwaarder weegt dan het geheel of gedeeltelijk voldoen aan de parkeereis, kan de omgevingsvergunning alsnog verleend worden. In dat geval wordt een geheel of gedeeltelijke vrijstelling verleend van de parkeereis.

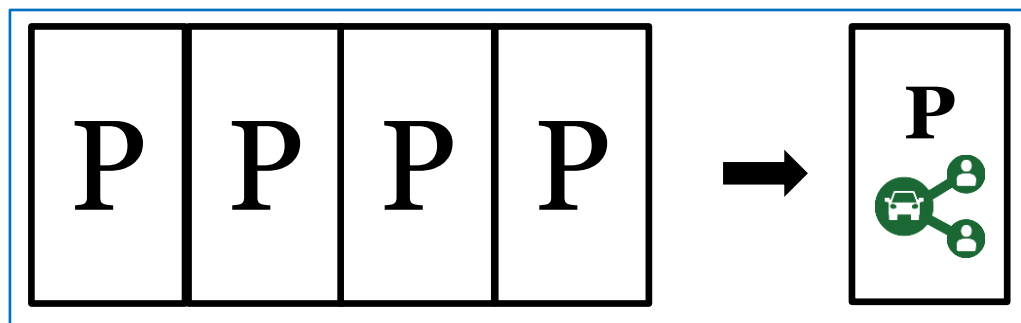
Wanneer een ontwikkelaar een voorstel doet om meer parkeerplaatsen te realiseren bovenop de maximale parkeernorm, kan het college, wanneer de parkeerbehoefte in het aangewezen gebied daar aanleiding toe geeft, beargumenteerd afwijken van de gestelde maximum parkeernorm. De Raad zal hiervan op de hoogte worden gesteld.

6. Inzet van deelmobiliteit in eigen bouwontwikkeling

De inzet van deelauto's bij de bouwontwikkelingen in het CID heeft de voorkeur. Wanneer bij een bouwontwikkeling parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd, kan de ontwikkelaar zelf een mobiliteitspakket regelen ter vervanging van een deel van de berekende parkeerbehoefte voor de toekomstige bewoners. In de centrale parkeervoorzieningen en in de openbare ruimte kan ook aanbod van deelmobiliteit zijn, bijvoorbeeld als één van de mobiliteitsmaatregelen die (gedeeltelijk) betaald kan worden uit de stortingen ter compensatie van parkeerplaatsen in de Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen, maar we willen ook graag dat in parkeervoorzieningen op eigen terrein

deelauto's worden aangeboden. We zien deelauto's als een belangrijk mobiliteitsalternatief voor de eigen auto. Gedeeld autogebruik wordt als belangrijke pijler gezien van de mobiliteitstransitie. Het CID en de Binckhorst worden door het grote aantal bouwontwikkelingen dat hier de komende jaren gaat plaatsvinden, aangemerkt als zogenaamde proeftuin voor de mobiliteitstransitie. Daarom vragen we ontwikkelaars die ervoor kiezen om parkeren op eigen terrein op te lossen om een deel van de parkeerbehoefte van de te bouwen woningen met deelauto's op te lossen met een maximum van 50%. Dit volgens de volgende regel:

“Bij woningbouwprojecten waarbij een deelauto structureel deel uitmaakt van het woonaanbod zijn er per deelauto drie parkeerplaatsen minder nodig. Eén deelauto en parkeerplaats komt dan in plaats van vier normale parkeerplaatsen voor bewoners. Het aantal normale parkeerplaatsen mag niet lager uitkomen dan 50% van de op reguliere wijze bepaalde parkeerbehoefte.”



Figuur 7: 1 deelauto + parkeerplaats vervangt 4 parkeerplaatsen voor particuliere auto's

De inzet van deelauto's moet een duurzame oplossing zijn. Duurzaam in tijd en qua milieu. De ontwikkelaar dient te kunnen bewijzen dat de deelauto's ten minste voor 5 jaar beschikbaar zijn voor de bewoners van het gebouw. Daarnaast wordt aan de ontwikkelaar gevraagd om met een mobiliteitsplan te komen voor aanvullende deelmobiliteit, zoals (elektrische) bakfietsen en (elektrische) fietsen. Dit wordt in een overeenkomst tussen de ontwikkelaar en de aanbieder(s) van de deelmobiliteit vastgelegd. Deze overeenkomst kan de ontwikkelaar overdragen aan de eigenaar van de bouwontwikkeling of aan de Vereniging van Eigenaren.

Inzet van elektrische deelauto's is het uitgangspunt. De mogelijkheid van het realiseren van een bi-directioneel ecosysteem kan daarbij worden overwogen. Dit is een systeem waarbij de elektrische deelauto's functioneren als energieopslag van een gebouw. De met zonnepanelen opgewekte energie wordt opgeslagen in de batterijen van de elektrische auto's. De opgeslagen energie kan op een later moment, wanneer er een energievraag is, worden teruggeleverd aan het gebouw of omliggende gebouwen. De gemeente Den Haag heeft op 6 februari 2018 de City deal elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkeling⁵ ondertekend om het gebruik van elektrische deelauto's bij nieuwbouw te stimuleren.

Ontwikkelaars die parkeren op eigen terrein oplossen kunnen tot maximaal 50% van de parkeerbehoefte met deelauto's oplossen. Eén deelauto inclusief parkeerplaats komt in plaats van vier reguliere parkeerplaatsen. De deelauto's dienen minimaal 5 jaar beschikbaar te zijn voor bewoners van de ontwikkeling. De ontwikkelaar of de eigenaar maakt afspraken over de overdracht van de deelauto's met de gebruikers en / of de VVE. Na deze vijf jaar blijven de parkeerplaatsen voor deelauto's behouden voor de bewoners.

7. Toepassing van dubbelgebruik van parkeerplaatsen

De ruimte is schaars in het CID en de Binckhorst. Door parkeerplaatsen zoveel mogelijk dubbel te gebruiken, wordt de ruimte efficiënt benut. Dit is ook nog eens kostenefficiënt. Ontwikkelaars wordt om die redenen gevraagd om zoveel mogelijk in te zetten op dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dit kan met dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor functies met een verschillend maatgevend moment, bijvoorbeeld wonen en werken. Een belangrijke voorwaarde is dat parkeerplaatsen niet gekoppeld aan woningen en bedrijven worden verkocht. Bewoners en gebruikers van een ontwikkeling kunnen een abonnement krijgen om in een parkeergarage te parkeren. Dit geldt zowel voor een parkeeroplossing in een centrale parkeervoorziening als voor een parkeeroplossing op eigen terrein.

Om te bepalen in hoeverre dubbelgebruik mogelijk is, kan gebruik worden gemaakt van tabel 8 uit de CROW publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie). In die tabel staat voor de verschillende functies (wonen, kantoren, winkels, etc.) welk moment van de dag en week maatgevend is voor de aanwezigheid van de geparkeerde auto's voor die functie. Voor wonen is dat de nacht en voor kantoren is dat op werkdagen gedurende de dag.

Voor elk bouwplan dient een praktische parkeerbalans gemaakt te worden, waarin duidelijk staat aangegeven wie waar en wanneer parkeert.

Het krijgt de voorkeur om dubbelgebruik van parkeerplaatsen toe te passen. Voor gerealiseerde parkeergarages geldt dat openbaar toegankelijk moeten zijn en dat er geen vaste parkeerplaatsen worden gekoppeld aan woningen. Voor elk bouwplan dient een praktische parkeerbalans gemaakt te worden, waarin duidelijk staat aangegeven wie waar en wanneer parkeert;

8. Voorstel hoe te voldoen aan de parkeereis

In de Nota Parkeernormen staat als uitgangspunt genoemd dat bij nieuwbouw op eigen terrein in parkeerbehoefte van de ontwikkeling wordt voorzien. In het CID en de Binckhorst wordt parkeren in centrale collectieve parkeervoorzieningen het uitgangspunt. Daarbij is het streven om de parkeerplaatsen zoveel mogelijk dubbel te gebruiken. Dit heeft verschillende voordelen.

Het is qua investeringskosten, ruimte en ontsluiting efficiënter. Ook kunnen marktpartijen een hoogwaardiger aanbod aan mobiliteitsdiensten aanbieden (bijv. deelauto's, deelfietsen), omdat de vraag naar deze diensten meer wordt gebundeld. Tot slot heeft het centraliseren van parkeervoorzieningen als voordeel dat flexibeler kan worden omgegaan met veranderende vraag naar parkeren als gevolg van mogelijke toekomstige ontwikkelingen op het gebied van autogebruik en autobezit. Bij voorkeur wordt in deze aanpak eerst gekeken naar bestaande parkeergarages met overcapaciteit in de omgeving van de bouwontwikkelingen. Als blijkt dat de collectieve parkeervoorzieningen niet ten volle worden benut, kunnen bewoners en werknemers van een gebiedsontwikkeling die in een later stadium worden gerealiseerd, er ook gebruik van maken. Onderstaande figuur laat de opties zien hoe in de parkeerbehoefte kan worden voorzien.



Figuur 8: schema met opties om in de parkeerbehoefte te voorzien

8.1 Parkeerplaatsen huren in de buurt in een collectieve parkeervoorziening

Voor het CID geldt dat er een aantal grote parkeergarages aanwezig is in het gebied. Met name rond het Centraal Station en nabij Hollands Spoor is dat het geval. Voor die garages wordt uitgezocht of er nog overcapaciteit is die de ontwikkelende partijen eventueel deels kunnen huren om in de parkeerbehoefte van de nieuwbouw te voorzien. De parkeergarage moet dan wel in of nabij het ontwikkelgebied liggen. Ook dient in de verkenning te worden meegenomen of het mogelijk is om ook in bestaande garages deelmobiliteit te realiseren. De huurovereenkomst wordt voor een periode van minimaal 10 jaar ondertekend door de ontwikkelaar en de parkeerexploitant van de garage. Deze overeenkomst dient de ontwikkelaar over te dragen aan de eigenaar van de bouwontwikkeling of bijvoorbeeld de Vereniging van Eigenaren.

8.2 Samen met andere ontwikkelende partijen een centrale parkeervoorziening bouwen

Indien er geen beschikbare parkeerplaatsen te huur zijn in de omgeving van de bouwontwikkeling, is het wellicht mogelijk om met andere in de omgeving ontwikkelende partijen een centrale parkeervoorziening te (laten) bouwen. Dit kan door in één van de bouwontwikkelingen een grotere parkeergarage te realiseren. Of door ergens op een kavel in het gebied een centrale parkeervoorziening te (laten) realiseren. De gemeente kan hierin een faciliterende rol spelen.

Toekomstige bewoners en gebruikers van de nieuwbouw kunnen in bovenstaande geval een parkeerplaats huren in die parkeervoorziening. In die garage worden bij voorkeur geen parkeerplaatsen via gekoppelde verkoop verkocht, omdat dit leidt tot een inefficiënt gebruik van de parkeergarages. Er wordt zoveel mogelijk ingezet op dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. Het beheer en de exploitatie van de parkeervoorziening kan overgelaten worden aan een daarin gespecialiseerd bedrijf.

De centrale parkeervoorziening moet bij voorkeur vooruitlopend op of gelijktijdig met de bouwontwikkelingen worden aangelegd. De toekomstige bewoners en gebruikers dienen er namelijk hun auto direct na de realisatie van de nieuwbouw te kunnen parkeren. Als dit niet lukt, dient er tijdelijk een alternatief geboden te worden.

8.3 Parkeerplaatsen in eigen bouwontwikkeling realiseren

Het is natuurlijk ook mogelijk om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Ook dan is het advies om zoveel mogelijk van dubbelgebruik uit te gaan en geen parkeerplaatsen gekoppeld aan woningen te verkopen. Een slim parkeersysteem kan voor een optimale benutting van de parkeervoorziening zorgen. Ook hier is het van belang dat de (eerste) eigenaar of VVE van de bouwontwikkeling op de hoogte wordt gesteld van de parkeerafspraken.

In de parkeerbehoefte van de nieuwbouw in het CID en de Binckhorst voor wonen, werken en bezoekers wordt zoveel mogelijk voorzien in centrale parkeervoorzieningen;

a) Daarbij wordt in de eerste plaats gekeken naar benutting van overcapaciteit in bestaande parkeervoorzieningen op basis van contracten tussen ontwikkelende partijen en de exploitant van de parkeervoorziening met een contractduur van minimaal 10 jaar;

b) Als tweede mogelijkheid wordt aan de ontwikkelende partijen in deelgebieden van het CID en de Binckhorst gevraagd om gezamenlijk een centrale parkeervoorziening te (laten) ontwikkelen op een van de bouwkavels;

9. Overige voorwaarden

9.1 Voldoende parkeerplaatsen voor minder validen en bijzondere doelgroepen

Bij ontwikkeling van parkeervoorzieningen moet zoveel mogelijk rekening worden gehouden met bijzondere doelgroepen en afwijkende voertuigen. Dit om zo min mogelijk voertuigen in de openbare ruimte te hoeven laten parkeren. Het gaat om de volgende punten:

- **Voor gehandicaptenparkeerplaatsen bij publieke voorzieningen houdt de gemeente de richtlijn van het CROW aan. Bij publieke voorzieningen moet minimaal 5% van de parkeerplaatsen bestaan uit algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw liggen en in het geval van een ondergrondse parkeergarage dient een lift aanwezig te zijn. Wanneer een centrale parkeervoorziening te ver van een wooncomplex gelegen is, kan het nodig zijn om een aantal gehandicaptenparkeerplaatsen bij het gebouw (in de openbare ruimte) aan te leggen.**
- **Door parkeergarages met lagen van minimaal 2,20 meter hoog te ontwikkelen in plaats van 2 meter, kunnen ook de meeste (bedrijfs)bussen in de garage parkeren.**
- **In elk gebouw dienen laad- en losvoorzieningen te komen voor noodzakelijk modaliteiten.**
- **In te ontwikkelen centrale parkeervoorzieningen dient de mogelijkheid van het parkeren van touringcars te worden verkend.**
- **De parkeergarages dienen toegankelijk te zijn voor bezoekers.**

9.2 EV-ready ontwikkelen parkeergarages

Parkeergarages moeten zo ontwikkeld worden dat in de toekomst bij voldoende van de parkeerplaatsen een laadvoorziening (voor het laden van elektrische auto's) met voldoende capaciteit kan worden aangelegd. De laadvoorzieningen kunnen later op basis van het tempo van de transitie naar elektrisch vervoer worden geplaatst. De elektra en kabelgoten in de garages dienen al wel voorbereid te zijn op de toekomstige laadvoorzieningen. De volgende regel geldt voor te realiseren parkeervoorzieningen in het CID en de Binckhorst:

Centrale parkeervoorzieningen en parkeervoorzieningen op eigen terrein bij nieuwbouw of transformatie moeten voorbereid zijn op het kunnen laden van elektrische voertuigen (EV Ready).

De initiatiefnemer moet een EV plan aan de gemeente Den Haag kunnen overleggen, waaruit blijkt dat:

- **op iedere autoparkeerplaats horend bij de ontwikkeling laadinfrastructuur gerealiseerd kan worden, zonder dat hiervoor bouwkundige aanpassingen noodzakelijk zijn.**
- **een netaansluiting gerealiseerd wordt met voldoende capaciteit om ten minste 20% van het totaal aantal voertuigen waarvoor autoparkeerplaatsen beschikbaar zijn gelijktijdig te kunnen laden, al dan niet met behulp van IT-oplossingen zoals een Smart grid.”**

Daarnaast dienen de garages qua brandveiligheid aan de eisen van de brandweer voor het parkeren van elektrische voertuigen te voldoen.

9.3 Real time informatie parkeerbezetting van nieuwe parkeergarages

Om dubbelgebruik van de parkeerplaatsen in de te ontwikkelen parkeervoorzieningen te optimaliseren, vraagt de gemeente van ontwikkelaars en parkeerexploitanten om real time parkeerbezettingsdata als open data met de gemeente en serviceproviders te delen. Deze open informatie draagt ook bij aan een betere bereikbaarheid.

9.4 Geen uitgifte van parkeervergunningen voor straatparkeren

Parkeren op straat moet alleen mogelijk zijn voor bijzondere doelgroepen met een kortdurende parkeerbehoefte zoals zorgverleners, bezorgers en klusbussen (voor korte klussen). De bewoners, werknemers en bezoekers van de nieuwe woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning, met uitzondering van de bij punt 9.1 genoemde situatie voor minder validen. Dit geldt ook als er geen parkeerplaatsen meer vrij zijn in de aangewezen parkeervoorzieningen voor de woningen en kantoren of als de huurovereenkomst van de gehuurde parkeerplaatsen is verlopen. En dit geldt ook voor bouwplannen waarbij een deel van de parkeereis is afgekocht. Bewoners en werknemers komen ook dan niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor straatparkeren. In de openbare ruimte rond de stations, maar ook in de Binckhorst komen/blijven er op deze manier zo min mogelijk parkeerplaatsen voor auto's. Er wordt vooral ruimte geboden aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. De gemeente zal uitgebreid communiceren over de parkeersituatie bij de nieuwbouw in het CID en de Binckhorst.

Om zeker te zijn dat de informatie over de parkeersituatie bewoners en gebruikers van de nieuwbouw bereikt, worden de volgende afspraken in een privaatrechtelijke overeenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar vastgelegd:

- **Ontwikkelaars communiceren op hun projectsites dat de bewoners niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning;**
- **In uitgiftecontracten wordt gerefereerd aan het dan geldende parkeervergunning-uitgiftebeleid.**

Om bovenstaande goed te regelen, zijn de Beleidsregels Parkeervergunningen onlangs aangepast (RIS303431). In de Binckhorst geldt nu nog geen betaald parkeren. Invoering van een betaald parkeerregeling in de Binckhorst is een voorwaarde voor dit beleid. De invoering(en) zullen vooruitlopen op of gelijk oplopen met de verschillende gebiedsontwikkelingen in de Binckhorst.

In de gebieden rond het CID in zowel de gemeente Den Haag als de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk gelden nu al parkeerregelingen. Overloop van parkeerders uit het CID en de Binckhorst naar omliggende gebieden dient te worden voorkomen. Het kan zijn dat op bepaalde momenten van de dag dit wel gebeurt. In dat geval kan een aanpassing van de werkingstijden van de bestaande parkeerregelingen in die gebieden soelaas bieden.

9.5 Collectieve fietsparkeervoorzieningen

In de nieuwbouwontwikkelingen wordt op eigen terrein een collectieve fietsenstalling gemaakt die comfortabel - maximaal via één deur en zonder trap vanaf het maaiveld - bereikbaar is en voldoende ruimte biedt voor een breed scala aan mogelijke typen fietsen met verschillende maten. De stalling zal zodanig worden ingepast dat dit niet ten koste zal gaan van een levendige plint, met functies als horeca, winkels en bedrijven. Hiervoor dient de beleidsregel 'Bergingen nieuwe woongebouwen Den Haag 2017' in acht te worden genomen. Dit is een toepassing van gelijkwaardigheid op artikel 1.3 van het bouwbesluit om per woning een berging te realiseren.

9.6 Beleidsregels Fietsparkeernormen toepassen voor Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen

Voor de nieuw te bouwen kantoren, bedrijven en voorzieningen in het CID en de Binckhorst gelden de Beleidsregels Fietsparkeernormen 2016.

10. Evaluatie en monitoring

In dit raadsvoorstel staat vernieuwend beleid beschreven, waarmee beoogt is een mobiliteitstransitie te stimuleren en te faciliteren in het CID en de Binckhorst. Het kenmerk van innovatief beleid is dat het vaak nog bijgestuurd of aangescherpt moet worden om tot het gestelde doel te komen. De werking van deze beleidslijn zal constant gemonitord worden. Na de realisatie van 5.000, 10.000 en 18.000 woningen wordt het beleid geëvalueerd om te zien of de onderliggende aannames nog kloppen of dat aanpassing van het beleid nodig is. De raad zal geïnformeerd worden over die evaluaties.

11. Risico's

Met de implementatie van deze nota zijn een aantal risico's gemoeid, die gedurende het proces zoveel mogelijk zijn ingeperkt. Hieronder de twee belangrijkste risico's en hoe deze worden beheerst.

11.1 Bij afkoop van de parkeereis verschuift de ontwikkelaar het parkeerprobleem naar de gemeente

Het is onzeker in welke mate de nieuwe bewoners en gebruikers van de nieuwbouw in het CID en de Binckhorst geen auto zullen bezitten. Deze nota gaat uit van een verlaging van de parkeernorm en biedt ontwikkelaars de mogelijkheid om een deel van de parkeereis af te kopen. Er is voor gekozen om niet de mogelijkheid te bieden om de totale parkeereis af te kopen. In een deel van de berekende

parkeerbehoefte dient door de ontwikkelaar zelf te worden voorzien. Op die manier deelt de gemeente de verantwoordelijkheid met de ontwikkelaar om bij de bouwplannen in voldoende mobiliteitsmogelijkheden te voorzien. Door zoveel mogelijk in centrale parkeervoorzieningen in de parkeerbehoefte te voorzien kan beter worden ingespeeld op de onzekerheid van de ontwikkeling van het autobezit. Ook zijn aan de mogelijkheid tot afkoop van een deel van de parkeereis nadere voorwaarden gesteld zoals het in beeld zijn van concrete maatregelen met een haalbare businesscase.

11.2 Niet alles is publiekrechtelijk in regels te vatten

Met deze nota stelt de gemeente regels rond parkeren voor bouwontwikkelingen in het CID en de Binckhorst. Zoveel mogelijk wordt publiekrechtelijk geregeld. Echter kan niet alles publiekrechtelijk geregeld worden en daarom wordt een informatieplicht voor ontwikkelaars/eigenaars privaatrechtelijk vastgelegd. Het is namelijk van belang dat toekomstige bewoners en gebruikers van de nieuw te bouwen woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen op de hoogte zijn van de parkeersituatie. De gemeente zal daarover communiceren op haar website en in informatiebrieven. Het is niet zeker dat deze informatiestromen de toekomstige bewoners en gebruikers ook daadwerkelijk bereiken. Als dat niet zo is, kunnen zij voor de verrassing komen te staan dat ze een parkeerplaats moeten huren en niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat. In de publiekrechtelijke regels is het niet af te dwingen dat de ontwikkelaar of eigenaar van de nieuwbouw de bewoners en gebruikers hierover informeert. In deze nota wordt om die reden gesteld dat in een privaatrechtelijke overeenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar/eigenaar wordt vastgelegd dat de ontwikkelaar/eigenaar verantwoordelijk is voor het informeren van de toekomstige bewoners en gebruikers van de nieuwbouw over de parkeersituatie. De afdwingbaarheid van deze privaatrechtelijke afspraak is echter gering.

Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 16 september 2020,

Besluit:

- I. De Nota parkeernormen CID en Binckhorst Den Haag 2020 vast te stellen voor het gebied dat is opgenomen in de figuur in bijlage 1;
*** Met dien verstande dat:**
Op pagina 12, in de box met blauwe tekst, een zin achter de tekst toe te voegen die luidt: “De ontwikkelaar of de eigenaar maakt afspraken over de overdracht van de deelauto’s met de gebruikers en / of de VVE. Na deze vijf jaar blijven de parkeerplaatsen voor deelauto’s behouden voor de bewoners.”*
- II. De aanwijzing door het college van het gebied CS-Oost als openbaar vervoer-georiënteerd pilotgebied met een lagere parkeereis (RIS296217) in 2017, met dit besluit te laten vervallen;
- III. Deze nota treedt in werking vanaf [datum vaststelling];
- IV. Plannen waar al voor de vaststelling van deze nota een beginselaanvraag voor is ingediend, kunnen tot een jaar na vaststelling van deze nota ook nog volgens het oude parkeernormenbeleid worden beoordeeld.

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk

DSO/2019.346

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 7 oktober 2020.

De griffier,

De voorzitter,

*** Geamendeerd in de raadsvergadering van 7 oktober 2020.**