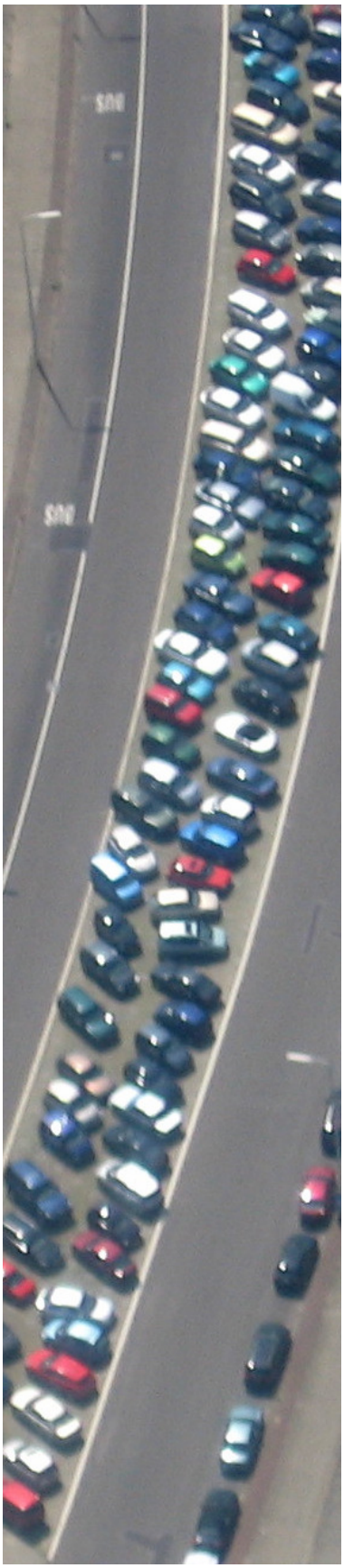


# NOTA PARKEERNORMEN DEN HAAG

10 november 2011

**Gemeente Den Haag**
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Afdeling Verkeer

In digitale vorm is deze nota opgemaakt om DUBBELZIJDIG te worden afgedrukt.
Bij enkelzijdig afdrukken treft u daarom lege pagina’s aan.

# NOTA

# PARKEERNORMEN

# DEN HAAG

Vastgesteld op 10 november 2011 door de gemeenteraad van Den Haag

**Gemeente Den Haag**
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Afdeling Verkeer

# SAMENVATTING

*Aanleiding*

De basis voor de vigerende parkeernormen is in 1992 vastgelegd door de gemeenteraad van Den Haag. Dit inmiddels verouderde beleid is volledig ingehaald door de tijd en er zijn op verschillende onderdelen al aanpassingen doorgevoerd. Mede daardoor is het vaak onduidelijk welke afwegingen een rol spelen bij het opleggen van een parkeereis. Dat zorgt voor lange en ingewikkelde onderhandelingen, inefficiëntie en misverstanden.

De belangrijkste reden waarom er behoefte is aan parkeernormen is om de claim van parkeren op de schaarse openbare ruimte te kunnen reguleren, zodat de leefbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving niet stapsgewijs verder onder druk komen te staan. Omdat de komende jaren de mobiliteit en het autobezit blijven toenemen, zal de parkeerbehoefte en de druk daarvan op de openbare ruimte ook niet vanzelf minder worden. Hiervoor is gericht beleid nodig. Een totale revisie van het stelsel van parkeernormen, inclusief de toepassing ervan, is dan ook hard nodig.

Parkeernormen zijn aan de orde bij nieuw- en verbouw van vastgoed. Wanneer een omgevingsvergunning[1] wordt aangevraagd toetst de gemeente of aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan. Die voorwaarden behelzen onder andere dat in voldoende mate voorzien wordt in parkeercapaciteit ten behoeve van het bouwplan.

*Twee soorten parkeernormen*

Om te kunnen beoordelen of er bij nieuw- en verbouw van vastgoed voldoende rekening wordt gehouden met de parkeerbehoefte die een gebouw genereert, worden parkeernormen gehanteerd. Het is daarbij van belang om te benadrukken dat de parkeer*behoefte* aangeeft welke parkeercapaciteit er in theorie beschikbaar moet zijn binnen (of in de nabije omgeving van) het bouwplan. Aan de hand daarvan stelt de gemeente de parkeer*eis* op, waarin wordt aangegeven welk aantal parkeerplaatsen daadwerkelijk gerealiseerd dient te worden. Hoewel het uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte door de ontwikkelaar op eigen terrein opgelost moet worden, is alleen de parkeereis juridisch bindend.

Het parkeerbeleid is bij woningen behoeftevolgend, terwijl bij kantoren, bedrijven en voorzieningen een sturend parkeerbeleid wordt gehanteerd. Er worden daarom twee soorten parkeernormen onderscheiden:
- Bij ontwikkelingen in de woningbouw zijn de normen gebaseerd op het autobezit;
- Voor overige ontwikkelingen zijn de normen gebaseerd op (gewenst) autogebruik.

Vervolgens moeten de normen zodanig zijn samengesteld, dat ze aan de hand van bouwplannen uitspraken kunnen doen over het toekomstige parkeergedrag.

[1] Sinds de invoering van de Wabo bestaat de bouwvergunning niet meer, daarvoor in de plaats is de omgevingsvergunning gekomen.

*Parkeernormen bij wonen*

Voor wonen bestaan de nieuwe normen uit een optelsom van het gemiddelde autobezit, het gemiddelde gebruik van leaseauto's per huishouden en de autonome groei van het autobezit. Om de totale parkeerbehoefte te berekenen dient daar in geval van eengezinswoningen en appartementen 0,3 parkeerplaats per woning bij opgeteld te worden voor bezoek. Voor het berekenen van het gemiddelde autobezit per huishouden aan de hand van het bouwplan, zijn drie variabelen in relatie tot de woning benoemd die het autobezit verklaren: oppervlakte van de woning, mate van stedelijkheid en het type woning.

Uit onderzoek is gebleken dat het autobezit afneemt naarmate de oppervlakte van de woning kleiner wordt en naarmate de omgeving van de woning een hogere mate van stedelijkheid laat zien. Verder is duidelijk geworden dat het verschil in autobezit tussen eengezinswoningen en appartementen ongeveer 0,2 auto per huishouden is. Daarnaast blijkt dat bewoners van zorg- en aanleunwoningen nauwelijks tot geen auto's bezitten en dat slechts ongeveer één op de tien studenten een auto heeft. Analyses van het Haagse autobezit, naar aanleiding van bovenstaande factoren, hebben geleid tot nieuwe parkeernormen voor woningen.

*Parkeernormen bij overige ontwikkelingen*

Bij kantoren, bedrijven en voorzieningen (KBV) zijn het parkeergedrag en het bereikbaarheidsprofiel per functie bepalend voor de hoogte van de parkeernormen. Het landelijke instituut CROW, heeft op basis van uitvoerig onderzoek kencijfers vastgesteld, waarvan de cijfers voor 'zeer sterk stedelijk gebied' uitgangspunt zijn geweest. Waar het CROW in haar kencijfers een bandbreedte aangeeft, kiest de gemeente Den Haag ervoor om een vaste norm te hanteren voor het bepalen van de parkeerbehoefte.

De kencijfers van het CROW zijn zo veel mogelijk omgerekend naar een vaste eenheid, namelijk het benodigde aantal parkeerplekken per 100$m^2$ bvo. Ook bij kantoren, bedrijven en voorzieningen is de parkeerbehoefte immers afhankelijk van het oppervlak van de functie. Het deel van de parkeerbehoefte dat voor rekening komt van bezoekers is in de norm opgenomen en is per functie met een percentage aangegeven. Vervolgens is de norm op basis van bereikbaarheid gedifferentieerd naar onderscheidende delen van het stedelijke gebied. Een analyse van de bereikbaarheid van en binnen Den Haag heeft geleid tot een nieuwe zonering voor de parkeernormen voor kantoren, bedrijven en voorzieningen.

*Toepassingskader*

De toepassing van de normen is vastgelegd in het toepassingskader. Dit bestaat feitelijk uit een stappenplan met drie hoofdbestanddelen: In de eerste fase wordt de parkeerbehoefte van de ontwikkeling berekend aan de hand van het bouwplan en de daarbij behorende parkeernorm.

Dan volgt in de tweede fase het vaststellen van de parkeereis: een nadere beschouwing van de berekende parkeerbehoefte. Wanneer de bouwende partij van mening is dat de parkeerbehoefte niet volledig gerealiseerd hoeft te worden, moet hij dat zelf

aantonen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn indien verschillende functies binnen het bouwplan gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Het college kan ook (in een afzonderlijk besluit) een gebied aanwijzen waar afgeweken mag worden van de normen uit deze nota. Het college is voornemens om het pollergebied in het centrum aan te wijzen als zo'n uitzonderlijk gebied omdat de autobereikbaarheid in dit gebied sterk afwijkt van de rest van de stad.

In deze fase wordt ook bepaald welk aantal parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd moet worden en voor welk aantal parkeerplaatsen de openbare straat gebruikt mag worden. In die afweging speelt de parkeerdruk in de omgeving van het bouwplan een grote rol, evenals de afstand tussen de parkeerplaats en de bestemming. Om die reden worden in deze nota, ten behoeve van gesprekken en onderhandelingen in deze fase, de parkeerdrukmatrix en de loopafstandentabel geïntroduceerd.

Tenslotte worden in de derde fase van het stappenplan de afspraken en consequenties vastgelegd. Bij het niet (volledig) uitvoeren van de parkeereis zal de gemeente maatregelen treffen om ervoor te zorgen dat de parkeerdruk in de openbare ruimte niet alsnog gaat toenemen als gevolg van de ontwikkeling. Er worden in deze nota ten aanzien daarvan twee maatregelen genoemd:

- Het beperken van het recht op een parkeervergunning (bij woningbouw voor de eerste auto; bij kantoren, bedrijven en voorzieningen mogelijk voor meerdere auto's);
- Het verplichten tot een storting in het parkeerfonds.

In deze fase van het toepassingskader is het ook mogelijk om bij bouwplannen die onderdeel uitmaken van een gebiedsaanpak afspraken te maken over de termijn waarop de totale parkeereis voor het hele gebied moet zijn gerealiseerd.

De nota bevat enkele punten die nader moeten worden uitgewerkt. Dit betreft de formulering van normen voor fietsparkeren, de uitwerking van de werkwijze en de werking van het parkeerfonds, het parkeernormenbeleid in het pollergebied en tenslotte de aanpassing van de uitgifteregels voor parkeervergunningen.

# INHOUD


**Samenvatting** iii

**1 Aanleiding** 3

**2 Doel en strekking** 5

**2.1 Waarom Parkeernormen?** 5

2.1.1 Twee soorten ontwikkelingen 5
2.1.2 Toepassingskader 5
2.1.3 Normen voor fietsparkeren 5

**2.2 Juridische basis voor parkeernormen** 6

2.2.1 Transitie van WRO naar Wro 6
2.2.2 Bouwverordening en bestemmingsplan 6
2.2.3 Conclusie 7

**3 Normen om parkeerbehoefte te bepalen** 9

**3.1 Parkeerbehoefte: volgen of sturen?** 9

**3.2 Normen voor Wonen** 9

3.2.1 Verklarende variabelen voor autobezit 11
3.2.2 Oppervlakte van de woning 12
3.2.3 Mate van stedelijkheid 13
3.2.4 Type woning 16
3.2.5 Voorstel voor normen voor Wonen 17

**3.3 Normen voor Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen** 19

3.3.1 De huidige normen 19
3.3.2 Verklarende variabelen voor autogebruik 20
3.3.3 Herijking op basis van parkeergedrag en bereikbaarheid 20
3.3.4 Voorstel voor normen voor Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen 22

**4 Toepassingskader** 27

**4.1 Inleiding** 27

**4.2 Berekening parkeerbehoefte** 28

**4.3 Opstellen van de parkeereis** 29

4.3.1 De norm gewijzigd toepassen 30
4.3.2 Mogelijkheden om te voldoen aan de parkeereis 31

**4.4 Afspraken en realisatie** 34

4.4.1 Vast te leggen afspraken 34
4.4.2 Gebiedsontwikkeling als bijzondere situatie 35

**5 Bijlagen 37**

**1 Termen en begrippen 39**

**2 Bouwverordening Gemeente Den Haag 41**

**3 Autobezit Den Haag in 2010 44**

**4 Normen voor Wonen 46**

**5 Referentie voor Normen voor Wonen 47**

**6 Rekenvoorbeelden 48**

**7 Aanwezigheidspercentages 50**

# 1 AANLEIDING

In het Parkeerkader Den Haag 2010-2020[2] worden de belangrijkste redenen uiteengezet voor een nieuwe aanpak van het Haagse parkeerbeleid: De mobiliteit en het autobezit zullen in de komende jaren blijven toenemen en de vraag naar parkeergelegenheid (en tevens de druk op de openbare ruimte) zal – als gevolg daarvan – met name in de woonwijken blijven groeien. Uitgangspunt bij het oplossen van deze problemen is, dat aan die groeiende vraag naar parkeerplaatsen moet worden voldaan, maar niet ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Er worden parkeernormen gehanteerd om bij nieuw- en verbouw van vastgoed de claim van de daaruit voortvloeiende extra vraag naar parkeergelegenheid op de schaarse openbare ruimte in beeld te krijgen en te reguleren. Dit is slechts één van de maatregelen die in het Parkeerkader worden genoemd om de 'mismatch' tussen vraag en aanbod van parkeervoorzieningen in goede banen te leiden.

In het Parkeerkader wordt in dit verband een belangrijk onderscheid gemaakt tussen drie verschillende doelgroepen, ieder met een eigen behoefte aan parkeercapaciteit: Bewoners, Werknemers en Bezoekers. De problematiek die ten aanzien van de parkeernormen wordt ervaren, wordt hieronder per doelgroep geschetst.

| | |
|---|---|
| Bewoners | De huidige parkeernormen bieden regelmatig aanleiding tot interpretatieverschillen en zijn onduidelijk opgeschreven. Ook de hoogte van de normen dient te worden geactualiseerd in verband met wijzigingen in het autobezit. Tenslotte is de herkomst voor de huidige normen onduidelijk, maar in ieder geval sterk verouderd. |
| Werknemers | Sinds de vigerende normen zijn vastgesteld is er veel veranderd met betrekking tot de bereikbaarheid van bedrijven, kantoren en maatschappelijke voorzieningen. Ook ontbreken er op de huidige lijst van parkeernormen functies die tegenwoordig regelmatig worden gebouwd. |
| Bezoekers | In de huidige normen (zowel bij wonen als kantoren, bedrijven en voorzieningen) is weliswaar een gedeelte voor het bezoek van de functie opgenomen, maar daar kan zeker enige verduidelijking in worden aangebracht. Bovendien worden aan de realisatie van bezoekersplaatsen andere eisen gesteld dan aan plaatsen voor bewoners of werknemers. Welk deel van de totale parkeerbehoefte voor bezoek is, moet nadrukkelijker worden vastgesteld. |

Het is belangrijk om de verschillende parkeerbehoeften bij nieuw- en verbouwbouwplannen zo adequaat mogelijk te kunnen voorspellen. Wanneer de benodigde extra

[2] In de gemeenteraad van Den Haag aangenomen op 17 december 2009 (RIS_168473). Het Parkeerkader vervangt de Kadernota Parkeerbeleid uit 1992 en geeft de hoofdlijnen aan, waarlangs het parkeerbeleid zich in het komende decennium zal ontwikkelen. In feite is het een uitwerking van de Haagse Nota Mobiliteit (HNM), die in 2011 door de gemeenteraad is vastgesteld.

parkeercapaciteit niet tegelijkertijd met de ontwikkeling wordt gerealiseerd, wordt de bestaande parkeersituatie onevenredig belast door de nieuwe ontwikkeling. De parkeerbehoefte van de bouwontwikkeling moet daarom in principe op eigen terrein worden opgelost. Dat is niet in alle gevallen mogelijk en het is ook niet in alle gevallen strikt noodzakelijk. Er is daarom ook behoefte aan een nieuw toepassingskader voor de parkeernormen.

*Leeswijzer*

De opbouw van deze nota is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt aangegeven wat het doel van de parkeernormen is en hoe de juridische basis is geregeld. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 uiteengezet hoe de nieuwe normen voor wonen en voor kantoren, bedrijven en voorzieningen zijn bepaald. Hoofdstuk 4 gaat vervolgens in op de manier waarop met de normen omgegaan moet worden: het toepassingskader.

Aan deze nota zijn diverse bijlagen toegevoegd. In de tekst wordt specifiek naar deze bijlagen verwezen. Bijlage 1 is echter van algemene aard, daarin is een lijst opgenomen van definities van de begrippen die in deze nota worden gehanteerd.

# 2 DOEL EN STREKKING

## 2.1 Waarom Parkeernormen?

Parkeernormen zijn nodig om een prognose te kunnen maken van de te verwachten parkeerbehoefte bij bouwontwikkelingen. Met de nieuwe parkeernormen, inclusief het toepassingskader, wordt een belangrijke stap gezet op weg naar een transparante en eenvoudige werkwijze bij het opstellen van de parkeereis.

### 2.1.1 Twee soorten ontwikkelingen

In deze nota worden voor twee soorten van ontwikkelingen, parkeernormen voorgesteld. In de eerste plaats gaat het om parkeernormen voor nieuw- en verbouwontwikkelingen *met* woonfunctie, waarbij bewoners de uiteindelijke belanghebbenden zijn (normen voor 'Wonen'). In de tweede plaats betreft het parkeernormen voor nieuw- en verbouwontwikkelingen *zonder* woonfunctie, bijvoorbeeld voor kantoren, bedrijven en voorzieningen. Deze normen zijn in eerste instantie gericht op de parkeerbehoefte van werknemers. In het Parkeerkader is een derde doelgroep onderscheiden (bezoekers). Deze is als doelgroep zowel bij wonen als bij kantoren, bedrijven en voorzieningen aan de orde en is daarom in beide gevallen toegevoegd.

### 2.1.2 Toepassingskader

Wellicht is het toepassen van de normen nog belangrijker dan het vaststellen ervan. Wanneer namelijk een prognose is gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte bij ruimtelijke ontwikkelingen op basis van de normen, dient die verwachting te worden geprojecteerd op de concrete situatie van de betreffende ontwikkeling. In deze nota worden daarom verschillende instrumenten geïntroduceerd om dat proces voortaan gerichter en transparanter plaats te laten vinden.

### 2.1.3 Normen voor fietsparkeren

Een apart te onderscheiden groep parkeerders zijn fietsers. Het gebruik van de fiets neemt toe, maar het ontbreekt tot nog toe aan duidelijke en realistische parkeernormen of regelgeving bij bouwtrajecten voor het stallen van de fiets.

Bij de ontwikkeling van nieuwbouwwoningen wordt naar verwachting vanaf 2012 opnieuw op basis van het bouwbesluit geëist, dat bij de woning een berging wordt gebouwd. Daarbij wordt er van uitgegaan dat de fietsen in die bijbehorende bergingen gestald zullen worden. Bij de bouw van kantoren, bedrijven en voorzieningen geldt momenteel de eis om in één fietsparkeerplaats per drie werknemers te voorzien. Afgezien van de sterk verouderde grondslag voor dit beleid, zijn er tegenwoordig meer genuanceerde eisen nodig, vooral door een aanscherping van de eisen aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Het college heeft de ambitie om op termijn nieuwe normen voor fietsparkeren vast te stellen. De beleidsontwikkeling op dit gebied is echter nog niet zo ver dat die inzichten in deze nota meegenomen kunnen worden. Waar het ontbreken van adequate kencijfers in de praktijk tot problemen leidt, zal de onlangs

verschenen Leidraad Fietsparkeren van het CROW (publicatie 291) als richtinggevend worden beschouwd.

## 2.2 Juridische basis voor parkeernormen

De parkeernormen in deze nota (inclusief toepassing) hebben betrekking op nieuw- en verbouwplannen waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is.[3] Om te beoordelen of een vergunning verleend kan worden, toetst de gemeente de aanvraag voor een omgevingsvergunning op dit moment aan de bouwverordening en het bestemmingsplan. Wanneer bij dergelijke bouwontwikkelingen realisering van parkeerplaatsen wordt geëist, moet die eis rechtmatig zijn. De nieuwe parkeernormen zijn daarom juridisch verankerd om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen.

### 2.2.1 Transitie van WRO naar Wro

Tijdens het proces van herziening van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) heeft de wetgever voor verwarring gezorgd waar het om de juridische grondslag van de parkeernormen gaat. Tegelijkertijd is gekeken naar herziening van de oude WRO, en naar mogelijkheden om verouderde (onderdelen van) aanverwante wetgeving in één keer in een nieuw stelsel van wetgeving te vatten. Voor de parkeernormen zijn daarbij in de oude situatie de WRO en de Woningwet aan de orde, die in de nieuwe situatie volledig vervangen hadden moeten worden door de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening en de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (Wabo).

Niet alle onderdelen uit de oude wetten hebben een plek gekregen in het nieuwe kader. Het artikel uit de Woningwet dat het mogelijk maakt om parkeerplaatsen te eisen bij bouwontwikkelingen (artikel 8 lid 5, met betrekking tot aanvullende stedenbouwkundige bepalingen) is abusievelijk niet in de nieuwe wetgeving terecht gekomen. De wetgever heeft daarom voor een klein aantal onderdelen van de oude WRO een reparatiewet moeten aannemen. Als gevolg van deze reparatiewet blijft de oude situatie voorlopig nog 'als achtervang' van kracht. Maar omdat gemeenten per 1 juli 2013 op orde moeten zijn met actuele bestemmingsplannen, zal de noodzaak voor die achtervang uiteindelijk komen te vervallen.

### 2.2.2 Bouwverordening en bestemmingsplan

De huidige manier (regeling door middel van de bouwverordening) biedt dus nog voldoende juridische status aan de parkeernormen. In artikel 2.5.30 van de bouwverordening zijn de parkeernormen op dit moment opgenomen door middel van een verwijzing naar de folder "Bouwen en parkeren in Den Haag". Naast de parkeernormen beschrijft de bouwverordening ook mogelijkheden tot vrijstelling van de parkeerplaatsenverplichting.

Een bestemmingsplan beschrijft wat er in een gebied is toegestaan. Zo kan een gebied bijvoorbeeld de bestemming 'wonen', 'recreatie' of een combinatie van functies

[3] Sinds de invoering van de Wabo bestaat de bouwvergunning niet meer, daarvoor in de plaats is de omgevingsvergunning gekomen.

hebben. Een bestemmingsplan bestaat uit een plankaart, regels en een toelichting. De plankaart en de regels zijn juridisch bindend. De nieuwe Wro eist onderscheid tussen beleid en norm. Verwijzing naar een beleidsnota waarin normen zijn opgenomen, behoort niet langer tot de mogelijkheden.

Dit kan echter opgelost worden door in de voorschriften bij de bestemmingsplannen onderdelen van het toepassingskader op te nemen. Dat is de sleutel om de parkeernormen, zoals ze in deze nota worden ontwikkeld toe te kunnen passen.

### 2.2.3 Conclusie

Gemeenten zijn op grond van de Wro verplicht om de bestemmingsplannen te actualiseren. In Den Haag wordt daar ook aan gewerkt. Daar waar de bestemmingsplannen worden geactualiseerd, worden de normen uit deze nota overgenomen, inclusief de werkwijze die in het toepassingskader is omschreven. Op locaties waar het vigerende bestemmingsplan niet (voldoende) voorziet in een juridische basis voor het eisen van parkeercapaciteit, biedt de bouwverordening op grond van de herstelwet voldoende juridische basis.

De met deze nota vastgestelde parkeernormen inclusief de toepassing, treedt in werking vanaf het moment waarop de nota is vastgesteld door de gemeenteraad van Den Haag. Vanaf dan zullen de bouwaanvragen worden beoordeeld op grond van deze nota. Voor de zogenaamde 'beginselaanvragen' die nog zijn beoordeeld op grond van de oude normen, gelden de parkeereisen die al zijn gesteld. De termijn waarop een beroep gedaan kan worden op de parkeereisen die naar aanleiding van beginselaanvragen zijn gesteld, is een jaar. Wanneer die termijn verstrijkt worden de aanvragen opnieuw aan de hand van de nieuwe normen en het nieuwe toepassingskader beoordeeld.

# 3 NORMEN OM PARKEERBEHOEFTE TE BEPALEN

Bij het herijken van parkeernormen is van belang dat de inhoudelijke en beleidsmatige uitgangspunten duidelijk en transparant zijn. Ook moeten de normen volgens een heldere systematiek tot stand komen. In dit hoofdstuk komen die zaken aan bod.

Parkeernormen worden gehanteerd om de parkeerbehoefte die bij een (nieuw)bouw-ontwikkeling ontstaat, duidelijk en eenduidig in beeld te brengen. Inzicht in de factoren die de parkeerbehoefte bepalen is daarom een voorwaarde om de hoogte van de normen te kunnen bepalen. Pas wanneer die factoren duidelijk zijn kunnen de normen zelf worden geformuleerd.

## 3.1 Parkeerbehoefte: volgen of sturen?

De gemeente Den Haag hanteert parkeernormen bij de nieuw- en verbouw van vastgoed. Het doel daarvan is, om eenvoudig te kunnen berekenen welke parkeer-behoefte het nieuw te bouwen project naar verwachting zal genereren. Daarmee worden geen uitspraken gedaan of dat aantal auto's ook daadwerkelijk een plek nodig zal hebben, noch waar die parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. De parkeer-norm is dan ook vooral een richtlijn, of een kencijfer, waarmee de vraag naar par-keercapaciteit kan worden geschat.

Voor *ontwikkelingen met woonfunctie* (woningen) zijn de parkeernormen op een andere manier opgebouwd dan voor ontwikkelingen zonder woonfunctie (kantoren, bedrijven, voorzieningen). Voor woningbouw is het parkeerbeleid van Den Haag in beginsel behoeftevolgend. Dat betekent dat er voor nu, maar vooral voor de toe-komst, voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden waarmee de parkeervraag van bewoners kan worden gefaciliteerd. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen is daarmee grotendeels afhankelijk van het autobezit van de bewoners. Dat autobezit wordt in dit hoofdstuk vertaald naar een parkeernorm.

Voor *ontwikkelingen zonder woonfunctie* (kantoren, bedrijven, voorzieningen) is het parkeerbeleid sturend van aard. De gemeente hecht grote waarde aan de kwaliteit van de openbare ruimte en stimuleert het gebruik van OV en fiets. Er wordt daarom ge-stuurd op een lage parkeerbehoefte bij bestemmingen die goed bereikbaar zijn zonder auto. Bij de normen voor 'kantoren, bedrijven en voorzieningen' zijn dan ook vooral het mobiliteitsprofiel van de nieuwe functie en het bereikbaarheidsprofiel van de locatie van belang voor de hoogte van de normen. Vervolgens speelt ook het aantal verkeersbewegingen een rol, vooral bij functies die veel bezoek aantrekken.

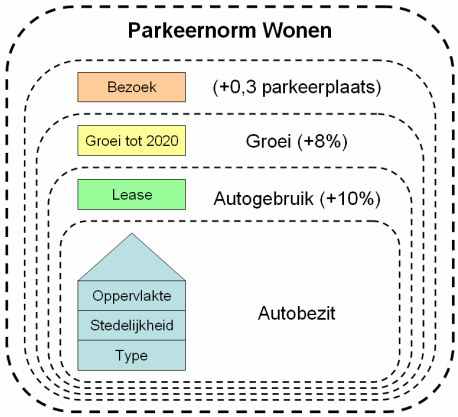
## 3.2 Normen voor Wonen

Het realiseren van parkeercapaciteit kost veel geld en neemt waardevolle (openbare) ruimte in. In woonbuurten gaat het aanleggen van parkeerplaatsen vaak ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte. Aan de andere kant zorgt een gebrek aan parkeercapaciteit geregeld voor overlast in de woonbuurt. Met andere woorden: in een

woonwijk wordt de leefbaarheid aangetast wanneer er bij de (ver)bouw van objecten niet voldoende rekening is gehouden met de parkeerbehoefte van bewoners.

Deze parkeerbehoefte is direct terug te voeren op het autobezit van bewoners. De grootste parkeerdruk in woonwijken wordt gedurende de avond en de nacht ervaren, wanneer de meeste bewoners thuis zijn. De parkeernormen voor wonen moeten dan ook vooral gebaseerd zijn op het autobezit van de bewoners. Analyses laten vervolgens zien dat het autobezit per huishouden sterk afhankelijk is van verschillende variabelen die te koppelen zijn aan het vastgoed, namelijk de oppervlakte van de woning, de bouwlocatie en het soort woning.

Daarnaast bestaat de parkeerbehoefte van bewoners voor een deel uit een bijzondere vorm van auto'bezit'. Onderzoek heeft uitgewezen dat in Den Haag gemiddeld 10% van de huishoudens kan beschikken over een leaseauto.[4] Dergelijke auto's staan niet op het eigen adres geregistreerd. De parkeerbehoefte neemt daardoor wel toe, maar dat wordt niet duidelijk uit gegevens met betrekking tot het autobezit van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW).




Ook dient rekening gehouden te worden met de autonome groei van het autobezit. In het verleden is dat te weinig gedaan, waardoor de leefbaarheid in sommige buurten van Den Haag door een te hoge parkeerdruk behoorlijk onder druk staat. In het Parkeerkader, dat een horizon kent tot 2020, is aangegeven dat Den Haag een groei verwacht van het autobezit per huishouden van 8%.

Fig. 3.1 Samenstelling van de parkeernorm voor wonen.

Tenslotte komt de parkeerbehoefte voor een deel voort uit het 'bezoek' dat bewoners ontvangen: de niet-buurtgebonden voertuigen. Het gaat daarbij niet alleen om voertuigen die overdag een parkeerplek nodig hebben, zoals voor mantelzorg of een bedrijf dat werkzaamheden uitvoert in de wijk. De aandacht voor de niet-buurtgebonden voertuigen is er vooral om de parkeerbehoefte in beeld te brengen die tijdens piekmomenten om parkeercapaciteit vraagt. Daarbij kan gedacht worden aan bezoek dat een bewoner 's avonds ontvangt, maar ook aan (bedrijfs)voertuigen die 's avonds en 's nachts in de woonwijken geparkeerd staan. In hoofdstuk 4 zal blijken dat dit deel van de parkeerbehoefte over het algemeen op de openbare straat gefaciliteerd moet worden omdat de parkeerplaatsen openbaar toegankelijk moeten zijn (zie pag. 32). Desondanks is het nodig om de totale parkeerbehoefte te berekenen. Alleen dan komt

[4] Gegevens zijn afkomstig uit de stadspanel enquête van januari 2010. Onderzoek uitgevoerd door DSO/Onderzoek.

namelijk in beeld welke consequenties het bouwplan heeft voor de parkeerdruk op de openbare straat.

Het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW) hanteert voor de parkeerbehoefte voor dergelijke niet-buurtgebonden voertuigen een richtlijn van 0,3 parkeerplaats per woning. Deze richtlijn vindt praktisch overal in Nederland navolging.[5]

De parkeernorm voor wonen is kortom samengesteld uit:
- gemiddeld autobezit per huishouden;
- 'bezit' van leaseauto's;
- verwachte groei van het autobezit;
- niet-buurtgebonden voertuigen ('bezoek').

De belangrijkste component blijft echter het autobezit. Om de hoogte van de norm te kunnen bepalen en die toe te kunnen passen, dient zich daarom de vraag aan welke variabelen het autobezit verklaren. Dat wordt in navolgende paragraaf behandeld.

### 3.2.1 Verklarende variabelen voor autobezit

De reden waarom mensen geen, één, of meer auto's bezitten kan verklaard worden aan de hand van verschillende variabelen, waaronder de samenstelling van het huishouden, de grootte van de woning, het besteedbare inkomen, etc. Omdat de parkeernormen gebruikt worden om bouwplannen te beoordelen moeten ze gebaseerd zijn op variabelen waarvan gegevens bekend zijn op het moment dat de bouwplannen worden beoordeeld. Die variabelen hebben betrekking op eigenschappen van het te ontwikkelen vastgoed.

Verschillende studies wijzen uit dat verklarende variabelen voor het autobezit per huishouden in twee categorieën ingedeeld kunnen worden: kenmerken van de woning zelf (uitgesplitst naar oppervlakte van de woning en het type woning) en kenmerken van de omgeving van de woning.[6]

Weliswaar zijn ook kenmerken van het huishouden mede bepalend voor het autobezit, maar tijdens de ontwikkeling van het vastgoed staat niet altijd vast welke huishoudens er werkelijk komen wonen. Bij twee vormen van vastgoed hangt de doelgroep echter zodanig samen met de eigenschappen van de woning, dat geen andere huishoudens de woningen zullen betrekken dan de beoogde doelgroep. Het gaat om zorg- en aanleunwoningen en studenteneenheden. Deze doelgroepen kennen bovendien ook een zeer specifiek autobezit.

---

[5] Zie onder andere bijlage 5. En ter aanvulling: Ook in Groningen, Delft en Rotterdam zijn de parkeernormen inclusief parkeerruimte voor bezoekers. In deze gevallen worden ook de richtlijnen van CROW aangehouden.

[6] Gebaseerd op onderzoek naar de parkeerbehoefte van inwoners van Rotterdam (2002). De afdeling DSO/Onderzoek heeft aan de hand daarvan in 2010 een analyse uitgevoerd waaruit is gebleken dat het autobezit ook voor de Haagse situatie met deze variabelen verklaard kan worden.

Vanuit bovenstaande uitgangspunten zijn drie variabelen benoemd aan de hand waarvan de norm zal worden opgebouwd. Dat zijn:
- Oppervlakte van de woning;
- Mate van stedelijkheid;
- Type woning.

Deze variabelen worden hieronder toegelicht.

### 3.2.2 Oppervlakte van de woning

Op dit moment wordt in de parkeernormen een onderscheid gehanteerd naar het aantal kamers per woning. Voor het bepalen van de nieuwe normen wordt echter gezocht naar gegevens die tijdens de bouw niet of nauwelijks meer veranderen. Buiten het feit dat het aantal kamers per woning tijdens de ontwerpfase nog kan wijzigen, zijn tussenwanden gemakkelijk te verwijderen of toe te voegen nadat de omgevingsvergunning is verleend. Er is daarom gekozen voor een meer betrouwbare variabele: *het bruto vloeroppervlak van de woning*.

Het vloeroppervlak van een woning biedt voor een belangrijk deel een verklaring voor het autobezit van de bewoners: Naarmate het vloeroppervlak groter wordt, neemt het gemiddelde autobezit toe. De relatie tussen deze factoren is in 2003 door de afdeling onderzoek van DSO onderzocht. In 2010 is dit onderzoek herhaald en het verband tussen vloeroppervlak en autobezit bleek nog steeds even sterk aanwezig. In onderstaande figuur is dat verband zichtbaar.

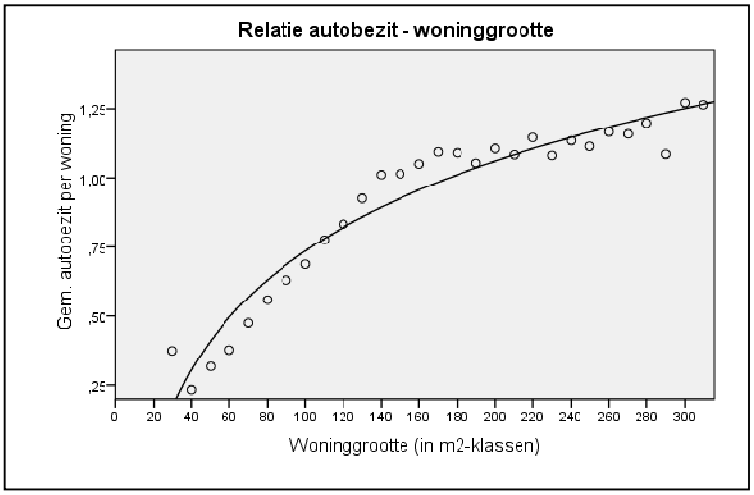



Fig. 3.2 Verband tussen gemiddeld aantal kentekens per woning in Den Haag en bruto vloeroppervlak per woning, gebaseerd op gegevens uit 2010. Bron: DSO/Onderzoek

Om de variabele 'oppervlakte van de woning' toe te kunnen passen in het berekenen van parkeernormen, zijn categorieën van woningoppervlakten benoemd. Daarmee kan in een vroeg stadium van bouwplanontwikkeling de parkeerbehoefte bepaald worden. De indeling van de woning is in dat stadium vaak nog niet volledig bekend. Daarom wordt gerekend met het bruto vloer oppervlak van de woning *achter de voordeur*,

volgens de meetmethoden van NEN 2580. Dat betekent dat alle oppervlakten die bij de woning horen worden meegerekend.[7]

De categorieën zijn benoemd op basis van een indeling die verband houdt met het aantal kamers per woning. Vervolgens is gekeken naar een heldere afbakening van de oppervlaktecategorieën. De grenzen zijn als volgt bepaald:
- kleiner dan 70m$^2$;
- van 70m$^2$ tot 100m$^2$;
- van 100m$^2$ tot 160m$^2$;
- groter dan 160m$^2$.

In figuur 3.3 is weergegeven hoe de huidige woonvoorraad over de verschillende categorieën is verspreid.

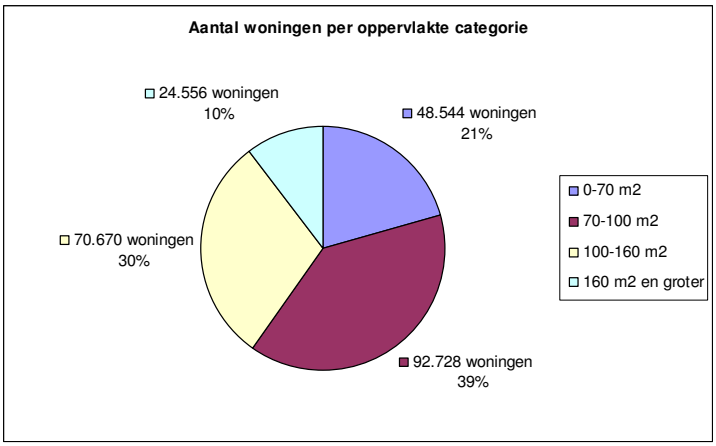



Fig. 3.3 Aantal woningen in Den Haag verdeeld over vier oppervlakte categorieën.
Bron: DSO/Onderzoek

Deze indeling zal gehanteerd worden bij het onderscheid in parkeernormen naar woninggrootte.

### 3.2.3 Mate van stedelijkheid

In het huidige parkeerbeleid is onderscheid gemaakt naar drie verschillende zones in de stad. Deze zones kunnen als concentrische cirkels gezien worden, waarbij iedere zone een eigen norm kent. Uit onderzoek is gebleken dat het autobezit daalt naarmate de stedelijkheidsgraad stijgt (hogere bebouwingsdichtheid per oppervlakte).[8] Dit verband blijkt sterker dan bij andere factoren die betrekking hebben op de locatie van de woning, zoals de nabijheid van OV-knooppunten. Onderzoek heeft weliswaar uitgewezen dat het aantal OV-knooppunten óók samenhangt met de mate van

[7] De NEN norm beschouwt ook de 'parkeerruimte' als onderdeel van de BVO; dat is voor het doel van de parkeernormen uiteraard erg onhandig. Dat onderdeel wordt hier sowieso uitgezonderd. Bij meergezinswoningen betreft het bruto vloeroppervlak ook uitsluitend dat van de woningen *achter de voordeur*, dus niet van gemeenschappelijke ruimten.

[8] Planbureau voor de leefomgeving (2008). Parkeerproblemen in woongebieden.

stedelijkheid, maar dat het autobezit niet verklaard kan worden aan de hand van de nabijheid van het Openbaar Vervoer.[9]

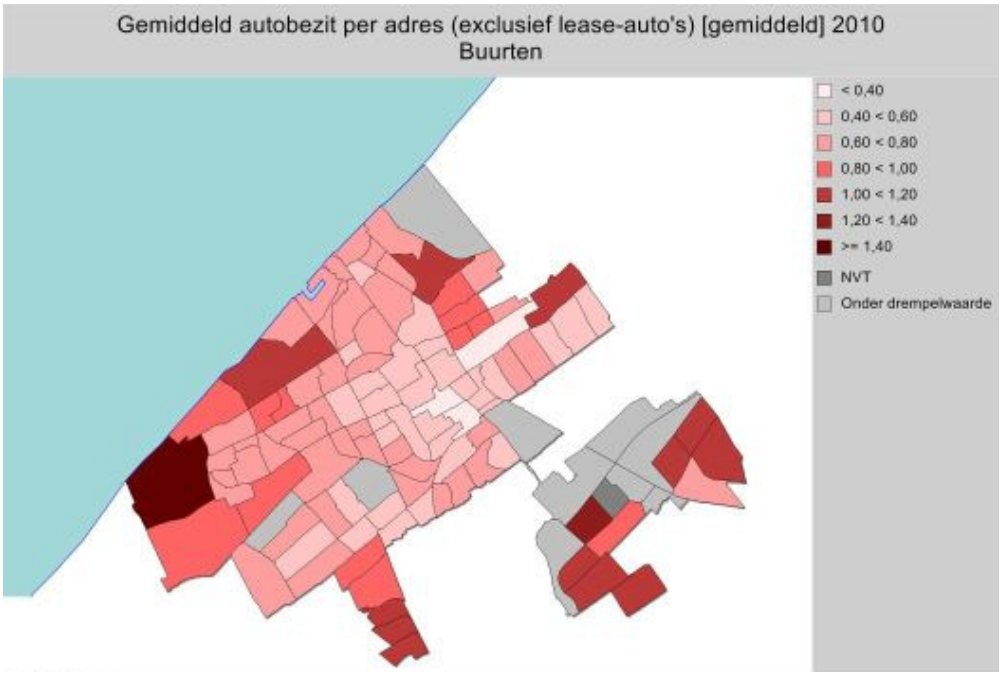



Fig. 3.4 Gemiddeld autobezit per adres per buurt (2010).

Voor het bepalen van de zones is in eerste instantie gekeken naar het huidige, gemiddelde autobezit per buurt (zie figuur 3.4). Vervolgens zijn de bevindingen naast de visie op het woonbeleid gelegd. Meer specifiek: langs de vijf woonmilieutypologieën die in de Woonvisie Den Haag 2020 worden onderscheiden (zie figuur 3.5). In die nota wordt onderscheid gemaakt naar vijf woonmilieus. De indeling van woonmilieus wordt bepaald aan de hand van kenmerken als bebouwingsdichtheid, voorzieningenniveau en ligging. Vervolgens zijn de grenzen van de zones met die input bepaald door langs de randen te kijken naar de buurtgrenzen en andere natuurlijke of logische grenzen.

Het combineren van het gemiddelde autobezit per buurt en de indeling naar woon-milieus, levert een nieuwe begrenzing van drie zones op: Centrum, Stad en Rand (zie figuur 3.6). De grenzen van de zones volgen praktisch overal de grenzen van de buurt, in een enkel geval is daar van afgeweken. In beginsel kan daarom de postcode van de locatie worden aangehouden om te bepalen in welke zone de ontwikkeling wordt gebouwd. De verschillende zones worden hieronder aan de hand van hun kenmerken toegelicht.

Centrum Dit gebied wordt gekenmerkt door een hoge woningdichtheid, hoge concentratie winkels en kantoren en is voornamelijk binnen de Haagse grachten gelegen. In de Woonvisie zijn de buurten in het

[9] Goudappel Coffeng (2010). Relatie tussen OV-knooppunten en autobezit en -gebruik.

Centrum getypeerd als ‘hoog stedelijk’ en ‘centrum stedelijk’. Het gemiddelde autobezit per huishouden is hier het laagst.

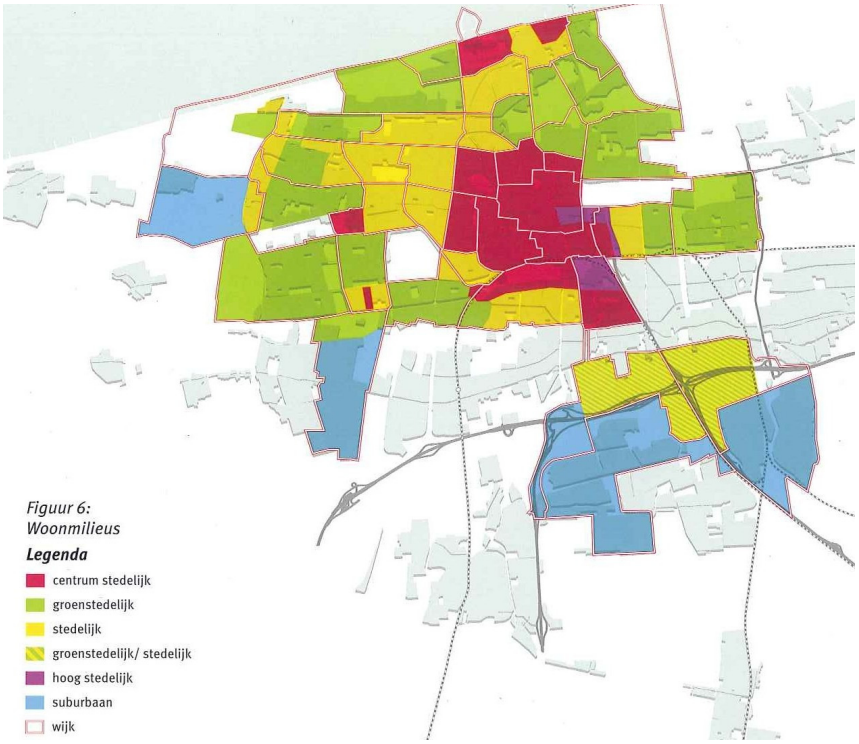



Fig. 3.5 Vijf woonmilieus in Den Haag. Afbeelding overgenomen uit Woonvisie Den Haag 2020.

Stad

De meeste buurten van Den Haag vallen binnen deze categorie. In de Woonvisie is het merendeel van deze buurten omschreven als ‘stedelijk’ en ‘groenstedelijk’. Het voorzieningenniveau van deze woonbuurten is iets lager dan in de binnenstad. Hoewel tussen de verschillende woonbuurten binnen dit gebied flinke verschillen waarneembaar zijn tussen inrichting van de wijk en het type (en waarde van de) woningen, blijkt het gemiddelde autobezit per buurt juist behoorlijk overeen te komen met elkaar.

Rand

Dit zijn de ‘nieuwe’ woongebieden aan de rand van Den Haag en een paar ruim opgezette buurten aan de stadsrand waar het auto-bezit veel hoger dan gemiddeld is. De ‘nieuwe’ woongebieden zijn de zogenaamde Vinex-gebieden en geplande woonwijken aan de Westkant van de stad (Westlandse Zoom). Naast het feit dat deze woongebieden vaak uit grotere woningen bestaan, is een ander kenmerk dat de huishoudens vaak uit relatief jonge gezinnen en tweeverdieners bestaan.

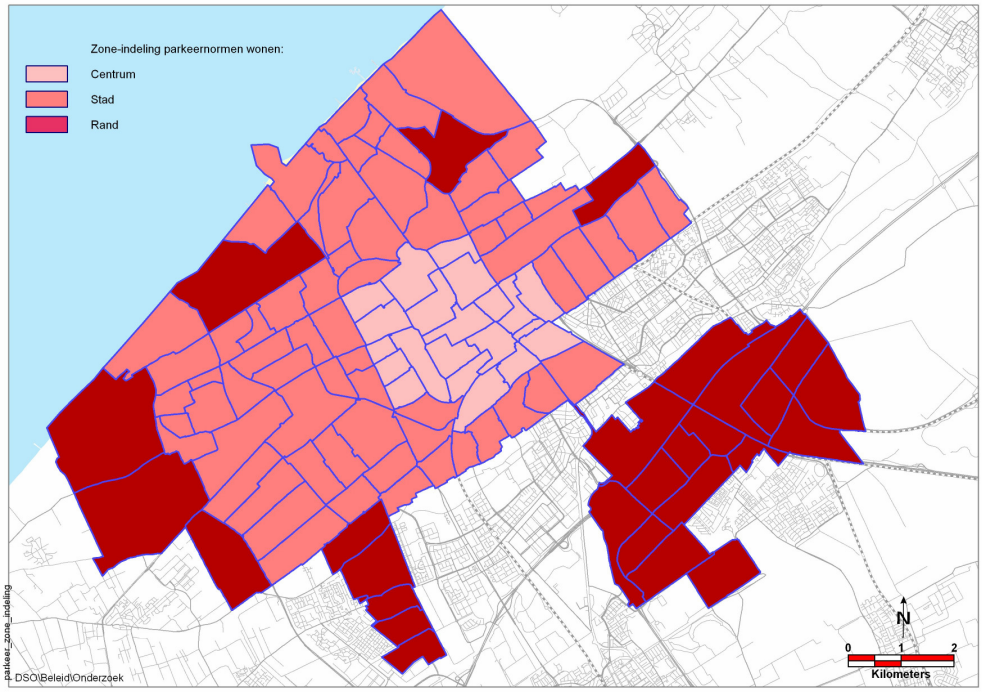



Fig. 3.6 Gebiedsindeling parkeernorm wonen.

### 3.2.4 Type woning

In figuur 3.2 is al gesteld dat er een verband is tussen de oppervlakte van een woning en het autobezit. Een dergelijke directe relatie blijkt ook te bestaan tussen het type woning en het autobezit.

In het vigerende beleid wordt bij bouwplannen een onderscheid gemaakt tussen huur- en koopwoningen. In de afgelopen jaren is echter gebleken dat de uitwisselbaarheid van huur- en koopwoningen toe is genomen. Niet alleen is het in de planfase van bouwplannen vaak nog onzeker hoe de verdeling tussen huur- en koopwoningen zal worden, ook verschijnen koop/huur concepten als Te Woon, of Maatschappelijk Gebonden Eigendom (MGE) steeds vaker in de branche. Een ander argument om het onderscheid tussen huur en koop te verlaten wordt tenslotte duidelijk wanneer we het autobezit van huurders met dat van huiseigenaren vergelijken. Daar zijn nauwelijks verschillen in te ontdekken.

Wanneer we echter kijken naar het autobezit van grondgebonden woningen ten opzichte van appartementen (of eengezinswoningen ten opzichte van meergezins-woningen), blijkt er wel degelijk verschil in autobezit waarneembaar. Uit een analyse van Haagse gegevens komt naar voren dat de huishoudens die een grondgebonden woning betrekken gemiddeld 0,2 auto's meer bezitten dan de huishoudens die in een appartement wonen (zie hiervoor ook bijlage 3).

Daarnaast zijn er twee bijzondere typen woningen waarbij het autobezit significant afwijkt van het gemiddelde. Dat zijn de zorg- en aanleunwoningen en de studenten-eenheden. Van deze beide typen woningen kan vanwege het bijzondere gebruik of de

bijzondere doelgroep van de woningen, worden aangetoond dat het autobezit niet vergelijkbaar is met dat van woningen van soortgelijke oppervlakten. Vooral de bewoners van zorgwoningen kennen een afwijkend autobezit. Onder bewoners die sterk afhankelijk zijn van zorg, is het autobezit uitermate laag. Bij deze woningen wordt de parkeerbehoefte vrijwel geheel gevormd door het bezoek dat zij ontvangen.

Maar ook studenten hebben een significant afwijkend autobezit. Zij gebruiken een OV-Studentenkaart voor hun verplaatsingen en het besteedbare inkomen van studenten verhoudt zich ook slecht met de aanschaf en het onderhoud van een auto. Analyse naar het autobezit onder Haagse studenten heeft uitgewezen dat ongeveer één op de tien studenten over een eigen auto kan beschikken.

Bij het bepalen van de parkeernorm voor woningen wordt daarom onderscheid gemaakt in de volgende woningtypen:

| | |
|---|---|
| Eengezinswoning | Ook wel een grondgebonden woning genoemd. De typen eengezinswoningen lopen uiteen van een tussenwoning en hoekwoning tot twee onder een kap, villa en landhuis. |
| Meergezinswoning | Ook aangeduid als gestapelde woning. Een deel van een gebouw met meerdere woningen, zoals een flatwoning, appartement, galerijflat, etagewoning, bovenwoning, portiekwoning of maisonnette. In deze nota wordt dit type woning vooral aangeduid als 'appartement'. |
| Zorgwoningen | Zelfstandige appartementen inclusief zorg. Bewoners voeren de regie over hun eigen huishouding, maar hebben een zorgindicatie en de zorg is 24 uur per dag in of in de directe nabijheid van hun woning beschikbaar. De woning is zelfstandig, maar is doorgaans wel (technisch en ruimtelijk) afgestemd op behoeften van mensen met een zorgindicatie. |
| Studenten-eenheden | Onzelfstandige wooneenheden met kamerbewoning waarbij gebruikers de gemeenschappelijke voorzieningen delen. Maar ook: zelfstandige wooneenheden, waar met de huurder een speciaal huurcontract gesloten is waarin vermeld staat dat de student binnen zes maanden na het afstuderen moet verhuizen. |

### 3.2.5 Voorstel voor normen voor Wonen

In het Parkeerkader Den Haag 2010-2020 is er nadrukkelijk voor gekozen om niet te sturen op het autobezit van huishoudens. Daarom zijn gegevens over het autobezit het voornaamste uitgangspunt om te komen tot nieuwe parkeernormen voor woningen.

Om die normen te kunnen berekenen volgt uit voorgaande paragrafen een rekenmethode die als volgt kan worden samengevat in een formule:

**Gemiddeld autobezit + Ophoogfactoren = Parkeernorm**

Hierna worden genoemde gegevens in cijfers uitgedrukt om tot de normen te komen.

*Autobezit Den Haag*

Het gemiddelde autobezit is berekend door gegevens van de RDW (autobezit per individueel adres) te koppelen aan gegevens over de woning (het bruto vloeroppervlak van de woning achter de voordeur, de zone waar de woning ligt en het type woning).

De *ophoogfactoren* betreffen het leasegebruik en de autonome groei van het autobezit (uitgedrukt in een percentage van het gemiddelde autobezit) en de toevoeging voor het bezoek (vaste waarde).

Wanneer we het gemiddelde autobezit in Den Haag onderscheiden naar de genoemde variabelen, levert dit gegevens op die in de eerste tabel in bijlage 3 zijn weergegeven. In die tabel is het gemiddelde autobezit per woninggrootte, per zone en per woningtype weergegeven. Uit de tabel volgt een logisch patroon: Naarmate een woning groter is en verder van het centrum ligt, neemt het gemiddelde autobezit bij die woning toe. Deze conclusie is hieronder in een grafiek in beeld gebracht. De lijnen in de grafiek geven het gemiddelde autobezit weer.

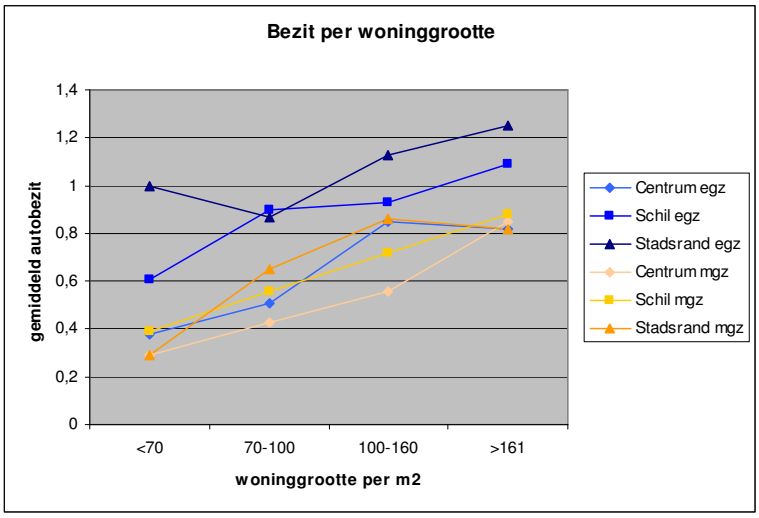



Fig. 3.7 Autobezit naar woningtype, -grootte en locatie. Bron: DSO/onderzoek en gegevens RDW.

*Parkeernormen*

Om nu tot de parkeernormen te komen wordt het gemiddelde autobezit opgehoogd met de zogenaamde ophoogfactoren.

Het onderscheid in autobezit tussen eengezinswoningen en meergezinswoningen is eerder al vastgesteld op 0,2 (Type woning, pag. 16). Dat verschil is consequent vertaald in de parkeernormen voor de twee klassen woningen.

In onderstaande tabel zijn de nieuwe parkeernormen weergegeven. Volledigheidshalve zijn de normen, inclusief uitzonderingen, ook opgenomen in bijlage 4.

| | Centrum | Stad | Rand | Toevoegen tbv bezoek |
|---|---|---|---|---|
| **Eengezinswoningen** | | | | |
| <70m$^2$ | 0,4 | 0,6 | 0,8 | 0,3 |
| 70-100m$^2$ | 0,6 | 0,9 | 1,0 | 0,3 |
| 100-160m$^2$ | 0,9 | 1,1 | 1,3 | 0,3 |
| >160m$^2$ | 1,1 | 1,3 | 1,5 | 0,3 |
| **Appartementen** | | | | |
| <70m$^2$ | 0,2 | 0,4 | 0,6 | 0,3 |
| 70-100m$^2$ | 0,4 | 0,7 | 0,8 | 0,3 |
| 100-160m$^2$ | 0,7 | 0,9 | 1,1 | 0,3 |
| >160m$^2$ | 0,9 | 1,1 | 1,3 | 0,3 |
| **Zorgwoningen** | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,0 |
| **Studenten eenheden** | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 |

Tabel 3.8 Parkeernorm Woningen: Autobezit inclusief ophoogfactoren. Oppervlakte van de woningen wordt achter de voordeur van de woning gemeten in Bruto Vloeroppervlak (BVO) conform meetmethode NEN2580.

De nieuwe en de oude parkeernormen zijn niet zonder meer met elkaar te vergelijken. De nieuwe norm brengt slechts de parkeerbehoefte in beeld, terwijl de oude norm veelal direct als parkeereis werd beschouwd. In bijlagen 5 en 6 zijn daarom de normen opgenomen van enkele andere steden, respectievelijk enkele reken-voorbeelden.

## 3.3 Normen voor Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen

Ook bij bouwontwikkelingen van panden zonder woonfunctie is het een kostbare aangelegenheid om parkeercapaciteit te realiseren. In het Parkeerkader is echter vastgesteld dat de gemeente bij nieuwbouw of herstructurering van kantoren en bedrijven(terreinen) voorwaarden zal stellen ten aanzien van het aantal te realiseren parkeerplaatsen (sturend parkeerbeleid). Dit geldt dat ook voor andere ontwikkelingen zonder woonfunctie, zoals sport-, onderwijs- of maatschappelijke voorzieningen. De gemeente doet dit op basis van de parkeerbehoefte die ze bij de betreffende functie maximaal wil toestaan. Daarmee wil de gemeente stimuleren dat er naast de auto ook andere vervoersmiddelen gekozen worden.

De normen voor kantoren, bedrijven en voorzieningen dienen dus vooral gericht te zijn op het faciliteren van de parkeerbehoefte op locaties die niet of nauwelijks bereikbaar zijn met alternatieve vervoerwijzen voor de auto. Hoe dit uitgangspunt wordt vertaald in elementen die van belang zijn voor het bepalen van de normen voor deze functies, komt aan bod in deze paragraaf.

### 3.3.1 De huidige normen

Het huidige parkeerbeleid voor de overige functies is gebaseerd op het ABC-locatie-beleid uit de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening. Dat beleid was erop gericht om onder-scheid te maken tussen vestigingslocaties aan de hand van het bereikbaarheidsprofiel.

Locaties die optimaal bereikbaar waren met OV en fiets werden A-locaties genoemd; de B-locaties waren redelijk bereikbaar met OV en fiets en ook redelijk met de auto; de C-locaties waren optimaal bereikbaar met de auto. In de folder 'Bouwen en parkeren in Den Haag' heeft zich dit voor de verschillende zones (gebieden) in de stad vertaald in een parkeernorm van één parkeerplaats per tien, respectievelijk vijf en twee medewerkers. Daarbij zijn de zones aan de hand van het ABC-locatiebeleid bepaald. De normen zijn uitgedrukt in het aantal parkeerplaatsen dat per $m^2$ bvo gerealiseerd moet worden, uitgesplitst naar personeel en bezoek.

Inmiddels is het gebruik van de auto toegenomen en staat het weg-systeem meer en meer onder druk. Het faciliteren van het autogebruik door het (laten) realiseren van parkeerplaatsen zorgt voor een aantrekkende werking van autoverkeer. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid van kantoren, bedrijven en voorzieningen.

### 3.3.2 Verklarende variabelen voor autogebruik

Net als bij het autobezit, kan ook het autogebruik door een aantal variabelen verklaard worden. Uiteraard is daarbij de omvang van de ontwikkeling (het bouwplan) van belang: Bij een grote winkel met een uitgebreid assortiment zal meer vraag naar parkeercapaciteit zijn dan bij een kleine en bij een groot kantoor met veel werknemers ligt een grote parkeerbehoefte ook meer in de rede dan bij een klein kantoor. Bovendien heeft elke functie ook een eigen 'parkeerdynamiek'. Zo kan men zich eenvoudig voorstellen dat een bedrijf met een klantenbalie, waar ook nog eens veel medewerkers 'in de buitendienst' werken, een duidelijk ander autogebruik laat zien dan bijvoorbeeld een callcenter, waar medewerkers een voorspelbaar parkeergedrag laten zien en waar in principe geen bezoek komt.

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van kantoren, bedrijven en voorzieningen is het onderscheid tussen werknemers en bezoekers bovendien veel meer van belang dan bij de woonfunctie. Voor beide doelgroepen geldt echter dat de parkeerbehoefte vooral ontstaat door de keuze van de vervoerswijze. Met andere woorden: de parkeerbehoefte neemt af naarmate het aantrekkelijker is om te kiezen voor een alternatief voor de auto.

De omvang in vloeroppervlakte en het mobiliteitsprofiel van het type vastgoed zijn daarom het meest bepalend voor de parkeerbehoefte van de kantoren, bedrijven en voorzieningen. Onder het mobiliteitsprofiel wordt hier het karakter van de functie verstaan, in combinatie met de wijze waarop de locatie waar gebouwd wordt bereikbaar is. Voor kantoren, bedrijven en voorzieningen met een goede (toekomstige) ontsluiting met fiets en OV betekent dat, dat de gemeente terughoudend zal zijn in het eisen en/of faciliteren van parkeercapaciteit.

### 3.3.3 Herijking op basis van parkeergedrag en bereikbaarheid

Voor het herijken van de parkeernormen is het vervolgens nodig om te kijken naar trends en ontwikkelingen in parkeergedrag en vervoerswijzen. De normen moeten immers vooral recht doen aan toekomstige situaties.

*Parkeergedrag*

Het CROW heeft parkeerkencijfers gepubliceerd in publicatie 182, die het resultaat zijn van uitgebreid onderzoek naar het parkeergedrag in Nederland. [10] Er is niet alleen geput uit feitelijk materiaal vanuit diverse bronnen, zoals parkeeronderzoeken, beleidsnota's en verordeningen. Ook zijn deze gegevens binnen een context van trends in mobiliteit geplaatst en beoordeeld. Per functiegroep (mobiliteitsprofiel) zijn de kencijfers uiteindelijk weergegeven in vijf gradaties van stedelijkheid, verdeeld over drie verschillende zones (centrum, stad, rest bebouwde kom). Voor Den Haag zijn de cijfers voor 'zeer sterk stedelijk gebied' van toepassing. De begrenzing van de verschillende zones hangt vervolgens af van de bereikbaarheid van de locaties.

Het onderzoek van het CROW is zeer zorgvuldig en tamelijk recent uitgevoerd. Daarom wordt ervoor gekozen nauw aan te sluiten bij deze cijfers waar het de overige functies betreft.

*Bereikbaarheid*

Wanneer het onderzoek naar het parkeergedrag per functie al tot conclusies heeft geleid ten aanzien van de te hanteren normen, dient nog steeds wel een herijking plaats te vinden van de zonering. Deze is vooral afhankelijk van de bereikbaarheid van de te bouwen functies en heeft dus hoofdzakelijk te maken met de mate waarin OV- en fietsvoorzieningen beschikbaar zijn.

In de afgelopen jaren is flink geïnvesteerd in het OV-netwerk binnen de gemeente Den Haag. Ook is er vanaf het collegeprogramma 2006-2010 speciale aandacht voor de fiets, als pijler voor duurzame mobiliteit in de stad. Hierdoor wordt het voor de reiziger aantrekkelijker om een alternatieve vervoerswijze te kiezen voor de auto.

Ten behoeve van het onderscheid met de zonering voor de parkeernormen voor Wonen, is gekozen voor een alternatieve benaming van de zones. Bij de nieuwe zonering voor kantoren, bedrijven en voorzieningen zijn de zones vanuit het centrum genummerd: 1,2 en 3.

Voor de huidige zone *binnenstad e.o.* bepaalt de invloedssfeer van de beide intercitystations nog steeds voor het grootste gedeelte de goede bereikbaarheid van de bouwlocaties. Verder heeft een analyse plaatsgevonden van de toegenomen kwaliteit en intensiteit van het lokale OV (RandstadRail, tram, bus), evenals van de verbeteringen voor de fietser door maatregelen vanuit het fietsbeleid. Die analyse heeft opgeleverd dat de huidige zone *schil* voornamelijk naar het zuidwesten toe uitgebreid wordt. Verder is een aantal OV-knooppunten en hun omgeving in deze nieuwe zone 2 opgenomen. Het gaat specifiek om de stations Mariahoeve, Ypenburg, Leidschenveen en Leidschendam-Voorburg, en om de busstations Leyenburg en Scheveningen-bad.

---

[10] CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Publicatie 182 draagt de titel 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering'. De 3e gewijzigde druk van publicatie 182 dateert van september 2008. Publicaties van CROW zijn te bestellen via www.crow.nl/shop.

De nieuwe zonering is weergegeven in figuur 3.9.

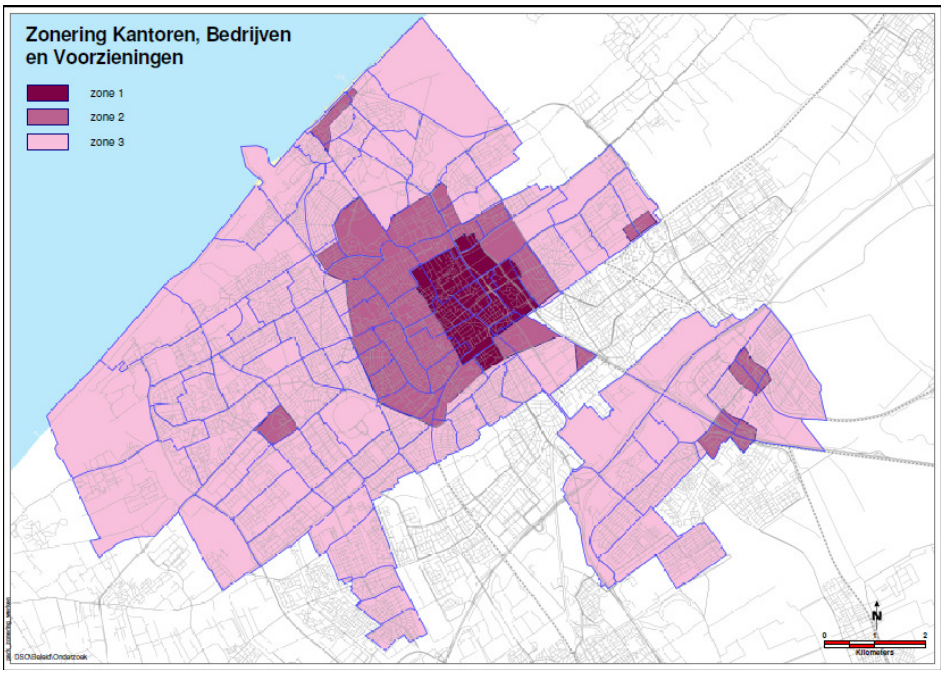



Fig. 3.9 Zonering voor de Parkeernormen voor Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen.

### 3.3.4 Voorstel voor normen voor Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen

Voor het bepalen van de concrete lijst bedrijfstakken waarvoor parkeernormen moeten worden vastgesteld, is een inventarisatie gedaan naar veel voorkomende bouwactiviteiten. Deze is naast de bevindingen van het CROW gelegd. Gecombineerd met de huidige lijst, leverde dat voor Den Haag een aantal categorieën op die zijn toegevoegd ten opzichte van de huidige normen voor 'werken'. Vervolgens is er één definitieve lijst gemaakt door de overlap tussen verschillende bedrijfstakken eruit te halen. Het resultaat is een lijst met functiecategorieën die zodanig zijn benoemd dat ze redelijk algemeen toepasbaar zijn voor de verwachte, toekomstige ontwikkelingen.[11]

*Nieuwe normen*

Bij het bepalen van de hoogte van de parkeernormen zijn de huidige normen uit de folder 'Bouwen en parkeren in Den Haag' het uitgangspunt geweest. Die normen waren immers ook al gebaseerd op het mobiliteitsprofiel van de bestemming. Uit een vergelijking met de kencijfers van het CROW bleek dat de huidige normen zeer vergelijkbaar zijn met de door het CROW gehanteerde kencijfers voor gemeenten met een 'zeer sterk stedelijk' karakter.[12] Op basis van die vergelijking is bijna voor alle functies binnen de bandbreedte die het CROW aangeeft, voor nieuwe normen gekozen.

---

11 Specifieke functies die weinig worden gebouwd ontbreken in de lijst met functiecategorieën. In die gevallen hanteert de gemeente een norm waarbij het parkeergedrag vergelijkbaar is met de te bouwen functie.

12 CROW (2008). Publicatie 182: Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering.

*Standaard eenheden*

De normen zijn vervolgens omgerekend naar de eenheid van 100m$^2$ bvo. Voor enkele bedrijfstakken bleek dat niet mogelijk. Bij de bedrijfstakken Avondonderwijs, Kiss and Ride (K+R) voorziening, Hotel en Begraafplaats/Crematorium is een andere eenheid maatgevend. Zo wordt naar het CROW verwezen voor het bepalen van de grootte van de benodigde K+R voorziening in relatie tot het primair onderwijs.[13] In publicatie 182 van het CROW staat dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen afhankelijk is van het aantal leerlingen en hun leeftijd.[14] Door middel van een formule uit genoemde publicatie die deze factoren meeneemt kan het aantal benodigde parkeerplaatsen eenvoudig worden bepaald. De toepassing van deze richtlijn is maatwerk.

Hetzelfde geldt voor de parkeernormen van Sportveld en Sporthal. Deze kennen een norm exclusief toeschouwers. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor toeschouwers wordt apart bepaald. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte deze categorie geldt dat de parkeernorm wordt toegepast met inachtneming de specifieke kenmerken van de betreffende sportvoorziening. Indien er concrete aanleiding bestaat om de berekende parkeerbehoefte bij te stellen, is het aan de ontwikkelaar om aan te tonen op grond waarvan dat zou moeten gebeuren (zie paragraaf 4.3).

*Gehandicaptenparkeerplaatsen*

De gemeente Den Haag vindt het belangrijk dat de stad toegankelijk is voor alle weggebruikers. Voor gehandicapten heeft de gemeente al diverse regelingen voor gehandicaptenparkeerplaatsen bij woningen, deze zijn te vinden op de website www.denhaag.nl. Voor gehandicaptenparkeerplaatsen bij publieke voorzieningen houdt de gemeente de richtlijn van het CROW aan[15]. Bij publieke voorzieningen moet minimaal 5% van de parkeerplaatsen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Deze parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw liggen.

*Bezoekersaandeel*

Ook is van de richtlijnen van het CROW gebruik gemaakt om binnen de nieuwe normen het aandeel van bezoekers te kunnen aangeven. Het is van belang om dat onderscheid te maken, omdat de eisen aan parkeerplaatsen voor bezoekers anders zijn dan die aan parkeerplaatsen voor medewerkers. Van parkeerplaatsen voor bezoekers wordt bijvoorbeeld verwacht dat ze in principe openbaar toegankelijk zijn. Ook worden de parkeerplaatsen voor bezoekers op een andere manier benut en dat is van belang bij de mogelijkheden voor dubbelgebruik wanneer er een parkeerbalans moet worden berekend.

*Aanwezigheidspercentages tbv. dubbelgebruik*

Voor het vertalen van de parkeernormen naar een parkeerbalans is het tenslotte nodig dat aanwezigheidspercentages voor maatgevende momenten worden gekoppeld aan

---

13 Het betreft publicatie 182 van het CROW: Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering.

14 Een leerling in groep 1 wordt bijvoorbeeld vaker door zijn ouders gebracht, waarbij de ouder ook nog eens meer parkeertijd nodig heeft om de leerling af te zetten.

15 CROW (2008). Publicatie 182: Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering.

de parkeernormen. Dit wordt verder behandeld in hoofdstuk 4, waar de toepassing van de normen centraal staat.

*Vergelijking met huidige normen en elders*

De nieuwe normen voor kantoren, bedrijven en voorzieningen zijn grotendeels gelijk aan de normen die binnen het vigerende beleid worden gehanteerd. In bijlage 6 wordt dat aangetoond aan de hand van enkele rekenvoorbeelden.

De nieuwe normen voor de overige functies zijn op de volgende pagina weergegeven in tabel 3.10.

| Functie | Eenheid | Zone 1 | Zone 2 | Zone 3 | Aandeel bezoek | Opmerkingen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Winkelen** | | | | | | |
| Groothandel | 100 $m^2$ bvo | 0,15 | 0,25 | 0,55 | 85% | |
| Showroom | 100 $m^2$ bvo | 0,30 | 0,65 | 1,30 | 85% | |
| Supermarkt | 100 $m^2$ bvo | 2,50 | 2,50 | 2,50 | 85% | |
| Winkel | 100 $m^2$ bvo | 1,55 | 1,75 | 2,30 | 85% | |
| **Werken** | | | | | | |
| Bedrijf | 100 $m^2$ bvo | 0,45 | 0,70 | 1,45 | 15% | |
| Kantoren zonder baliefunctie | 100 $m^2$ bvo | 0,60 | 1,00 | 2,20 | 5% | |
| Kantoren met baliefunctie | 100 $m^2$ bvo | 1,50 | 2,00 | 2,50 | 20% | |
| Magazijn | 100 $m^2$ bvo | 0,25 | 0,25 | 0,25 | 5% | |
| **Horeca** | | | | | | |
| Café/bar, strandtent | 100 $m^2$ bvo | 4,00 | 4,00 | 5,00 | 90% | |
| Cafetaria/lunchroom | 100 $m^2$ bvo | 1,90 | 3,85 | 7,90 | 85% | |
| Restaurant | 100 $m^2$ bvo | 1,20 | 2,40 | 5,00 | 80% | |
| Hotel | Kamer | 0,50 | 0,50 | 0,50 | | |
| **Cultuur** | | | | | | |
| Museum | 100 $m^2$ bvo | 0,30 | 0,50 | 0,90 | 90% | |
| Bibliotheek | 100 $m^2$ bvo | 0,30 | 0,50 | 0,90 | 90% | |
| Religiegebouw | 100 $m^2$ bvo | 3,35 | 3,40 | 3,50 | 99% | |
| Bioscoop/theater/schouwburg | 100 $m^2$ bvo | 2,10 | 2,20 | 4,50 | 90% | |
| Sociaal cultureel centrum / Wijkverenigingsgebouw | 100 $m^2$ bvo | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 90% | |
| **Sportvoorzieningen** | | | | | | |
| Sportschool | 100 $m^2$ bvo | 2,00 | 2,00 | 2,70 | 80% | |
| Sporthal | 100 $m^2$ bvo | 1,15 | 1,15 | 2,30 | 95% | Excl. toeschouwers* |
| Sportveld | 100 $m^2$ terrein | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 95% | Excl. toeschouwers* |
| *Toeschouwers | Toeschouwersplaats | 0,10 | 0,10 | 0,10 | | |
| **Zorgvoorzieningen** | | | | | | |
| Ziekenhuis/medisch centrum | 100 $m^2$ bvo | 3,15 | 3,45 | 4,30 | 65% | |
| Verpleeghuis | 100 $m^2$ bvo | 0,55 | 0,65 | 1,40 | 65% | |
| Arts/maatschap | 100 $m^2$ bvo | 2,85 | 2,85 | 2,85 | 65% | |
| **Onderwijs** | | | | | | |
| Primair onderwijs | 100 $m^2$ bvo | 0,05 | 0,10 | 0,25 | | Excl. K+R** |
| Kinderdagverblijf | 100 $m^2$ bvo | 0,50 | 0,50 | 1,00 | | Excl. K+R** |
| Middelbaar onderwijs | 100 $m^2$ bvo | 0,10 | 0,15 | 0,40 | | |
| HBO/ROC | 100 $m^2$ bvo | 0,50 | 1,05 | 2,50 | | |
| Avondonderwijs | Student | 0,50 | 0,50 | 0,50 | | |
| **Overig** | | | | | | |
| Begraafplaats/crematorium | Begrafenis/crematie | 15,00 | 15,00 | 15,00 | | |

**K+R voorziening Conform CROW publicatie 182

Tabel 3.10 Normen voor Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen

# 4 TOEPASSINGSKADER

## 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe de gemeente na overleg met de bouwende partij tot een **parkeereis** komt en afspraken maakt over het faciliteren van de parkeerbehoefte door de ontwikkelaar.

Het ontwerpproces dat deel uit maakt van projectontwikkeling heeft over het algemeen een iteratief karakter. Het gebeurt vaak dat sommige stappen in dat proces opnieuw gezet moeten worden, bijvoorbeeld omdat nieuwe informatie of nieuwe inzichten beschikbaar zijn gekomen. Het is echter van groot belang dat er in een zo vroeg mogelijk stadium rekening wordt gehouden met de parkeeropgave bij de ontwikkeling. Daarom is er voor gekozen om - in aansluiting op de dynamiek van het ontwerpproces - de parkeereis stapsgewijs te berekenen door van grof naar fijn te werken. Op basis van de eerste ontwerpen wordt een inschatting gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte bij de ontwikkeling. Het gaat dan om het aantal parkeerplaatsen waarvan de bouwende partij tijdens het ontwerpproces kan uitgaan dat hij zal moeten realiseren.

Zodra de ontwerpen concreter worden kan de parkeer*behoefte* worden aangescherpt naar een parkeer*eis*. Als binnen het bouwplan bijvoorbeeld mogelijkheden zijn om parkeerplaatsen dubbel te gebruiken, kan de parkeereis op een lager aantal parkeerplaatsen uitkomen dan de parkeerbehoefte.

Vervolgens moeten afspraken gemaakt worden over de concrete invulling van de parkeereis en de eventuele consequenties daarvan. Met andere woorden: waar kunnen de gebruikers van het pand, na realisatie van het bouwplan, werkelijk hun auto's parkeren?

In figuur 4.1 is dat schematisch in beeld gebracht.

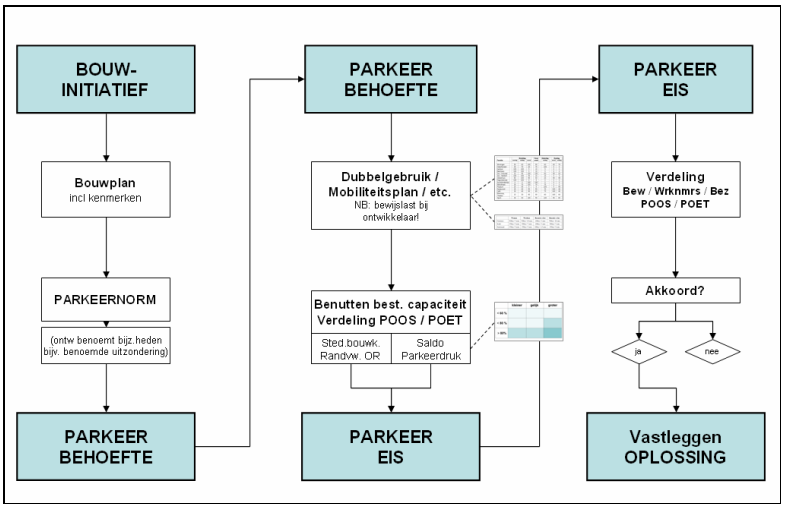
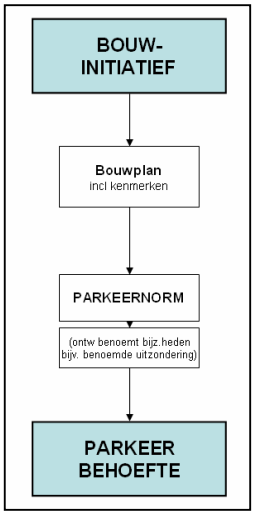



Fig. 4.1 Schematisch overzicht toepassing Parkeernormen

## 4.2 Berekening parkeerbehoefte

Niemand weet welke parkeerbehoefte een bepaald gebouw in de toekomst werkelijk heeft. Toch zal de gemeente haar verwachting daarvan concreet moeten maken om bouwplannen te kunnen beoordelen. Bij een ontwikkeling moet immers voldoende parkeergelegenheid beschikbaar komen en die parkeerbehoefte mag niet een te groot beslag leggen op de openbare ruimte. In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe de verwachte parkeerbehoefte berekend wordt.




Aan de hand van twee factoren wordt een parkeerbehoefte berekend die de ontwikkeling naar verwachting zal genereren. De eerste factor bestaat uit gegevens met betrekking tot het bouwplan: oppervlakten, locatie, type ontwikkeling (wonen of andere functies). De tweede factor bestaat uit de parkeernorm zoals die in hoofdstuk 3 tot stand is gekomen.

Fig. 4.2 Schema berekenen Parkeerbehoefte

Uitgedrukt in een formule ziet dat er zo uit:

**Bouwplan X Norm = Parkeerbehoefte**

Tijdens de ontwerpfase zijn de gegevens van de ontwikkeling vaak nog niet definitief. Aan de hand van de voorlopige eigenschappen van de ontwikkeling en de parkeernorm kan op deze manier toch snel en eenvoudig inzicht verkregen worden in de vermoedelijke parkeeropgave.

De parkeerbehoefte vertelt dus hoeveel parkeerplaatsen er (bij benadering) nodig zijn om alle - voor de betreffende functie(s) gebruikte - auto's een plek te kunnen bieden.

Bij het berekenen van de parkeerbehoefte zijn verschillende gegevens nodig. Deze gegevens verschillen per functie, daarom is het van groot belang om zo concreet mogelijk aan te geven om wat voor een ontwikkeling het gaat en/of hoe het gebouw gebruikt zal worden. Op basis van deze gegevens wordt de te hanteren norm bepaald.

Het is goed mogelijk dat voor een bepaalde ontwikkeling niet een specifieke norm is vastgesteld. In dat geval bepaalt de gemeente, na overleg met de ontwikkelaar, voor welke norm gekozen wordt. Uitgangspunt daarbij is dat het parkeergedrag behorend bij de gekozen norm het best aansluit bij de te bouwen ontwikkeling.

Vervolgens is een opgave nodig van de omvang van de ontwikkeling. Waar het gaat om woningen wordt de omvang van de ontwikkeling berekend in aantal woningen binnen dezelfde oppervlaktecategorie. De indeling in oppervlaktecategorieën wordt bepaald aan de hand van het bruto vloeroppervlak van de woning achter de voordeur,

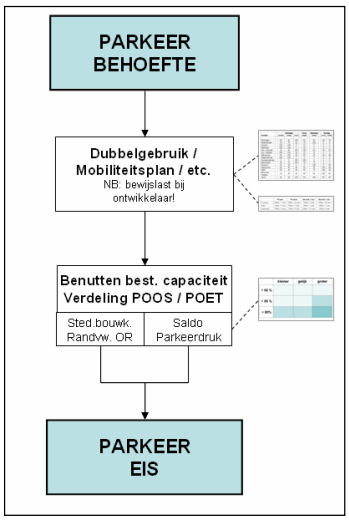
exclusief de parkeer- en eventuele gezamenlijke ruimten. Bij de ontwikkeling van niet-woonfuncties wordt de omvang van de ontwikkeling uitgedrukt in aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak (bvo), exclusief parkeerruimten (zie NEN-norm 2580). Bij de kantoren, bedrijven en voorzieningen telt het oppervlak van alle gebouwde ruimten dus mee, inclusief bergingen, wanden en het verticale verkeersoppervlak.

Wanneer de gegevens van het bouwplan bekend zijn, wordt de bijbehorende norm gekozen. Deze norm wordt vermenigvuldigd met het aantal woningen of bij kantoren, bedrijven en voorzieningen met het vloeroppervlak van de ontwikkeling. De uitkomst van deze vermenigvuldiging wordt naar boven afgerond op gehele getallen. Bij een ontwikkeling waar verschillende functies tegelijk worden gebouwd, wordt de berekening voor iedere functie uitgevoerd en worden de uitkomsten bij elkaar opgeteld.

Voor concrete voorbeelden van het berekenen van parkeerbehoefte wordt verwezen naar bijlage 6.

## 4.3 Opstellen van de parkeereis

De parkeernormen zijn van groot belang bij het voorspellen van de toekomstige parkeerbehoefte. Bij een bouwplan speelt echter meer dan alleen een voorspelling van de toekomstige parkeerbehoefte: er is sprake van een parkeervraag en een parkeeraanbod. Het is goed mogelijk dat de werkelijke parkeervraag afwijkt van de met de parkeernormen berekende parkeerbehoefte. Ook is het niet altijd nodig om een aanbod te realiseren waarmee volledig aan de behoefte voldaan wordt. Wanneer de parkeerbehoefte bijvoorbeeld (deels) kan worden opgelost door een efficiëntere benutting van bestaande capaciteit in de omgeving, moet dat zeker worden opgenomen in de afspraken.




Voordat de gemeente bepaalt hoeveel parkeerplaatsen bij het bouwplan gerealiseerd moeten worden dient dus eerst goed gekeken te worden naar de concrete situatie waarbinnen de nieuw- of verbouw is gepland. Anders gezegd: De berekende Parkeerbehoefte wordt in relatie gebracht met de context van het bouwplan om tot een Parkeereis te kunnen komen.

Fig. 4.3 Schema bepalen Parkeereis

Uitgedrukt in een formule, zou dat er zo uit kunnen zien:

**Parkeerbehoefte X 'Context' = Parkeereis**

De parkeereis wordt uiteindelijk uitgedrukt in een aantal parkeerplaatsen dat de (eventueel aangescherpte) parkeerbehoefte vertegenwoordigt. Indien van toepassing,

wordt in de parkeereis tevens aangegeven waar of hoe de realisatie van de parkeercapaciteit dient plaats te vinden.

### 4.3.1 De norm gewijzigd toepassen

Indien er concrete aanleiding bestaat om de berekende parkeerbehoefte bij te stellen, is het aan de ontwikkelaar om aan te tonen op grond waarvan dat zou moeten gebeuren. Hierna worden enkele argumenten toegelicht die regelmatig voorkomen.

*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 substantiëel 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.

Het college is voornemens het centrumgebied binnen de pollers aan te wijzen als een 'uitzonderlijk gebied' vanwege de zeer beperkte autobereikbaarheid. Het beleid voor dit gebied wordt apart uitgewerkt.

*Dubbelgebruik*

De parkeernorm wordt berekend voor de momenten waarop de parkeerbehoefte van een functie het grootst is. Als binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de hoogtepunten in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts het grootst; bij een bedrijf of kantoor zal die behoefte vooral overdag zijn. Dit noemen we de maatgevende momenten voor de parkeerbehoefte van die functies.

Door het combineren van verschillende functies kan (een deel van) de benodigde parkeercapaciteit wellicht dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom meestal minder parkeerplaatsen nodig dan de complete optelsom van de parkeerbehoeftes.

Het bepalen van de mate waarin het 'rechtvaardig' is om dubbelgebruik toe te passen hangt vooral af van de maatgevende momenten van de betreffende functies. Het CROW heeft hiervoor een tabel ontwikkeld waarin aanwezigheidspercentages zijn opgenomen per functie. Op het maatgevende moment is het aanwezigheidspercentage is het hoogst (100%). Deze tabel wordt gehanteerd bij de nadere beschouwing van de parkeerbehoefte en is daarom overgenomen in bijlage 7.

De gemeente wil stimuleren dat de schaarse parkeerruimte in de stad zo efficiënt mogelijk gebruikt wordt. Er zijn dan ook omstandigheden denkbaar waarin dubbelgebruik met een naburige ontwikkeling/functie óók tot aanpassing van de parkeerbehoefte kan leiden. Een grote parkeerplaats bij een kantoorpand kan 's nachts bijvoorbeeld prima als parkeerterrein voor een nabijgelegen appartementencomplex dienen. In dit soort gevallen moet de ontwikkelaar met een goed en compleet voorstel komen.

*Mobiliteitsmaatregelen*

Een ander argument om de parkeerbehoefte naar beneden bij te stellen is een toezegging tot het treffen van maatregelen op het gebied van mobiliteit. Het is goed denkbaar dat de ontwikkelaar aan kan tonen dat de gebruikers van het te bouwen object een lagere parkeerbehoefte hebben dan was berekend op basis van de parkeernormen. Bij een groot kantoorpand zou de ontwikkelaar bijvoorbeeld kunnen opvoeren dat de uiteindelijke gebruiker van het pand gratis openbaar vervoer aan zijn werknemers ter beschikking stelt.

De gemeente wil hiermee ontwikkelaars stimuleren om omgevingsbewust te bouwen. Uiteindelijk is het echter aan de gemeente om te beoordelen in hoeverre de opgevoerde argumenten reden zijn om de parkeerbehoefte naar beneden bij te stellen. In zulke gevallen gaat het altijd om maatwerk, waarbij tegelijkertijd afspraken gemaakt moeten worden welke consequenties verbonden worden aan de lagere parkeereis.

*Parkeerbehoefte is groter dan de norm aangeeft*

Met name bij functies binnen de categorie kantoren, bedrijven en voorzieningen kan de behoefte aan parkeercapaciteit groter zijn dan een berekening op basis van de parkeernormen laat zien. Ook dan is het mogelijk om de norm gewijzigd toe te passen. In dit geval leidt dat tot een hogere parkeereis.

Onder deze omstandigheden ligt echter een grotere nadruk op de argumentatie en bewijsvoering van de ontwikkelende partij. Het aanleggen van extra parkeerplaatsen oefent immers een aantrekkende werking uit op het autoverkeer. Dat heeft niet alleen effect op de bereikbaarheid van Den Haag als totaal, maar ook op de bereikbaarheid van de bedrijven zelf en de directe omgeving. In de afweging om tot een parkeereis te komen speelt dan ook nadrukkelijk de nabijheid van OV-, Fiets- en P&R-voorzieningen een rol.

### 4.3.2 Mogelijkheden om te voldoen aan de parkeereis

Mede door de vele geparkeerde auto's is de druk op de openbare ruimte in Den Haag hoog. De gemeente wil die druk niet laten toenemen maar heeft tegelijkertijd ook de ambitie om zo efficiënt mogelijk om te gaan met de schaarse ruimte. De parkeerdruk op straat wordt dan ook als een zwaarwegend criterium gehanteerd bij het bepalen van de wijze waarop de parkeereis bij een ontwikkeling moet worden ingevuld.

Zoals in voorgaande paragraaf is aangegeven, kan de parkeereis afwijken van de eerder berekende parkeerbehoefte. Hoewel de gemeente graag zou zien dat de parkeereis altijd op eigen terrein zou worden opgelost, kunnen er situaties zijn dat

daar van afgeweken wordt. In deze paragraaf worden situaties en verplichtingen beschreven die aan de orde zijn bij het oplossen van de parkeerbehoefte.

*Parkeerbehoefte van bezoek*

De parkeernorm, en dus de parkeerbehoefte, bestaat voor een deel uit de parkeerbehoefte van bezoekers. Wanneer die parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden, kan dat betekenen dat bezoekers geen vrije toegang hebben tot de parkeerplaatsen die voor hen waren bedoeld. Wanneer daarom niet binnen de ontwikkeling voor (openbaar) toegankelijke parkeerplaatsen gezorgd kan worden, mogen de plaatsen voor bezoek op straat of in parkeergarages worden opgelost.

*POOS/POET afhankelijk van Parkeerdruk*

De parkeerdruk wordt gemeten door het aantal geparkeerde auto's (op maatgevende momenten) af te zetten tegen de beschikbare parkeercapaciteit. Onder bepaalde omstandigheden wordt toegestaan dat parkeerplaatsen op de openbare straat (POOS) benut worden om te voorzien in de parkeerbehoefte. Dat is afhankelijk van de parkeerdruk in de omgeving volgens de meest recente meting en van de toe- of afname in de parkeerdruk als gevolg van de ontwikkeling.

In tabel 4.4 is af te lezen onder welke omstandigheden het benutten van POOS wordt toegestaan. Wanneer de parkeerdruk in de huidige situatie onder de 80% ligt, mag de openbare straat worden benut om de parkeerbehoefte te faciliteren (POOS). Hierbij geldt de voorwaarde dat de parkeerdruk door de ontwikkeling niet boven de 80% mag uitstijgen. In de andere gevallen (huidige parkeerdruk boven de 80%) moet de parkeerbehoefte opgelost worden door de aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein (POET), *tenzij* de parkeerdruk door de ontwikkeling afneemt. Concreet voorbeeld daarvan is een verdunningsstrategie bij herstructurering. Daarbij komen er minder woningen terug dan dat er gesloopt worden. In dit voorbeeld moet voor de nieuwbouwwoningen wel een vergelijkbare parkeernorm gelden als het autobezit van de te slopen woningen.[16] De bouwende partij is tenslotte zeker niet verplicht om het parkeren aan de openbare straat toe te wijzen, het oplossen van de parkeerbehoefte op eigen terrein blijft de voorkeur verdienen.

| Huidige parkeerdruk[17] | Toekomstige parkeerdruk | | |
|---|---|---|---|
| | wordt kleiner | blijft gelijk | wordt groter |
| <80% | POOS | POOS | POOS |
| >80% | POOS | POET | POET |

Tabel 4.4 Parkeerdrukmatrix

[16] NB: De parkeerdruk kan dus ook toenemen bij verdunning. Bijvoorbeeld wanneer de nieuwbouw woningen een hogere parkeernorm kennen dan het werkelijke, gemiddelde autobezit (inclusief ophoogfactoren) van de sloopwoningen.

[17] Als richtlijn voor de parkeerdruk op straat is voor 80% gekozen, omdat vanaf een dergelijke druk de zoektijd naar een vrije parkeerplaats toeneemt. Bovendien, uitgaande van een groei in autogebruik van 8%, neemt in 10 jaar -zonder mutaties in de capaciteit- de parkeerdruk al toe van 80% tot 86,4%.

Met de parkeerdrukmatrix wordt bepaald hoe bij een ontwikkeling moet worden voldaan aan de parkeereis. Wanneer de matrix uitwijst dat dit op eigen terrein moet worden gerealiseerd, kan dat ook in een private garage of op een privaat parkeerterrein binnen loopafstand zijn. In welk gebied de parkeerdruk relevant is voor het zoeken naar oplossingen, wordt bepaald aan de hand van de loopafstandentabel, zie tabel 4.5.

De gemeente formuleert de parkeereis zo gespecificeerd mogelijk. Zij maakt onderscheid tussen parkeren voor eigen gebruik en parkeerplaatsen voor bezoek. Het bouwplan wordt daarop getoetst.

*Loopafstand*

De loopafstand betreft de afstand van de bestemming tot de parkeergelegenheid. De mate waarin deze afstand acceptabel is wordt door tal van factoren bepaald. Rekening dient bijvoorbeeld te worden gehouden met barrières zoals grote verkeerswegen en waterwegen. Voorop staat echter dat bewoners en werknemers bereid moeten zijn om deze maximale afstand regelmatig (in principe dagelijks) af te leggen. Voor bezoek is dat minder relevant, hoewel er voor alle doelgroepen langs de route belemmeringen kunnen zijn waardoor de in de tabel genoemde afstand in concrete gevallen anders geïnterpreteerd dient te worden.

De afstanden die in onderstaande tabel zijn weergegeven, zijn dan ook richtlijnen voor de maximale loopafstand van deur tot deur. Deze afstanden bepalen het gebied waarbinnen beschikbare parkeercapaciteit meegenomen kan worden in de oplossingen.

| **Zonering wonen** | **Wonen** | **Kantoren, bedrijven en voorzieningen** | | **Zonering KBV** |
|---|---|---|---|---|
| | | **Bezoek (<2u)** | **Bezoek (>2u)** | |
| Centrum | 500m / 7 min | 200m / 3 min | 700m / 10 min | Zone 1 |
| Stad | 500m / 7 min | 200m / 3 min | 500m / 7 min | Zone 2 |
| Rand | 500m / 7 min | 100m / 1,5 min | 350m / 5 min | Zone 3 |

Tabel 4.5 Tabel loopafstanden

Ter indicatie: De afstand van het Centraal Station naar het Spuiplein is ca. 665 meter en wanneer je vanaf het Binnenhof een rondje langs de Hofvijver wandelt, heb je een kleine 800 meter afgelegd.

*Vrijstelling van parkeereis*

Voor verbouwplannen waarbij het verschil tussen de parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie kleiner dan 3 parkeerplaatsen is, verleent de gemeente vrijstelling van de parkeereis. Dat is bijvoorbeeld aan de orde wanneer een supermarkt het vloeroppervlak wil uitbreiden met ca. 100 $m^2$. Volgens de berekening van de parkeerbehoefte op basis van de nieuwe norm, zou die uitbreiding een toename in de parkeerbehoefte betekenen van 2,5 parkeerplaatsen. Voor dit aantal verleent het college echter bij voorbaat vrijstelling van de parkeereis.

## 4.4 Afspraken en realisatie

Wanneer de parkeerbehoefte duidelijk is, en ook de manier waarop die parkeerbehoefte verdeeld zal worden over bestaande dan wel te realiseren capaciteit, moeten de afspraken vastgelegd worden over de concrete invulling van de parkeereis. Met andere woorden: waar kunnen de gebruikers van het pand, na realisatie van het bouwplan, hun auto's daadwerkelijk parkeren?

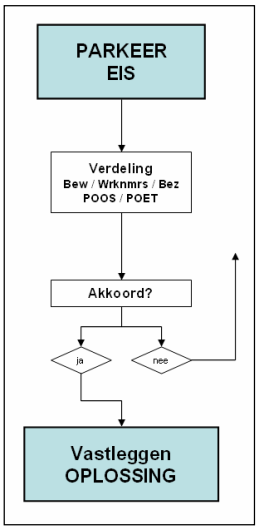



Fig. 4.6 Schema vastleggen oplossing

### 4.4.1 Vast te leggen afspraken

Wanneer de parkeereis voor een ontwikkeling en de wijze waarop die gerealiseerd zal worden zijn bepaald, is het van belang dat de afspraken daarover nauwkeurig worden vastgelegd, zodat de bouwende partij aan de voorgestelde parkeeroplossing kan worden gehouden. Als bijvoorbeeld is afgesproken om een deel van de parkeereis op eigen terrein te voldoen en voor de overige parkeerplaatsen gebruik te maken van een privaat parkeerterrein in de buurt, moet een overeenkomst / huurcontract tussen de ontwikkelaar en de beheerder van het private parkeerterrein aan de gemeente overlegd worden.

In de vast te leggen afspraken wordt tenminste op papier gezet:
- welke ontwikkeling het betreft;
- een berekening van de parkeerbehoefte;
- de parkeereis, met eventueel een toelichting wanneer de parkeereis lager is vastgesteld dan de berekende parkeerbehoefte;
- bij de parkeereis wordt tevens een uitsplitsing gemaakt (indien van toepassing) naar aantal parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers, werknemers;
- de wijze waarop aan de parkeereis zal worden voldaan door de bouwende partij;
- mogelijke consequenties voor de gebruiker van het pand.

Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen geeft de gemeente de mogelijkheid om te kunnen contoleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken. Maar het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen afspelen.

*Beperking van recht op parkeervergunning*

Wanneer op de ontwikkellocatie bijvoorbeeld (nog) geen betaald parkeren geldt, maar wel de verplichting om parkeercapaciteit op eigen terrein te realiseren (bijvoorbeeld wanneer de parkeerdruk boven de 80% is en die neemt door de ontwikkeling toe), dan zal worden vastgelegd dat de toekomstige bewoners van dat adres niet meer in aanmerking kunnen komen voor een parkeervergunning op straat voor de eerste auto.

*Parkeerfonds*

Om ontwikkelaars zo veel mogelijk te stimuleren tot het realiseren van parkeercapaciteit op eigen terrein of tot het benutten van beschikbare (over)capaciteit, wordt het parkeerfonds in ere hersteld. Wanneer in een bouwplan niet kan worden voldaan aan de parkeereis – noch op eigen terrein, noch op andere (private) terreinen in de buurt – zal de gemeente eisen dat de ontwikkelaar per niet gerealiseerde parkeerplaats een afdracht doet in het parkeerfonds. De intentie daarvan is om met dergelijke inkomsten op andere plaatsen in de stad maatregelen te kunnen treffen die de parkeerdruk in de stad doen afnemen.

Dit onderwerp vereist echter nog nadere uitwerking. Een en ander moet juridisch nader worden onderzocht en de resultaten daarvan moeten vervolgens worden verwerkt in regelgeving. Ook dient voor de afdracht per niet gerealiseerde parkeerplaats een werkwijze te worden vastgesteld voor het bepalen van een marktconforme prijs. Over de uitwerking van het parkeerfonds vindt separate besluitvorming plaats.

### 4.4.2 Gebiedsontwikkeling als bijzondere situatie

Voor gebiedsontwikkelingen kunnen grotendeels dezelfde stappen doorlopen worden als voor gescheiden plannen, maar het zal vaker nodig zijn om tot maatwerk te komen. 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. In de eerste fase(n) van de gebiedsontwikkeling zou bijvoorbeeld nog op de openbare straat geparkeerd kunnen worden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de ruimte in de deelplannen die later worden ontwikkeld. Bij oplevering van het laatste deelplan moet de parkeereis echter wel volledig zijn gerealiseerd. Alle ontwikkelaars die betrokken zijn in de gebiedsontwikkeling worden geacht bij te dragen aan het oplossen van de parkeereis.

Deze gebiedsgewijze benadering is zowel van belang voor het faciliteren van de parkeerbehoefte, als voor de bredere benadering van het bereikbaarheidsvraagstuk.

# 5 BIJLAGEN

# 1 TERMEN EN BEGRIPPEN

In de Nota Parkeernormen worden verschillende termen en begrippen gehanteerd die hieronder worden gedefinieerd.

| | |
|---|---|
| **Afwijken van de norm** | Volgens de systematiek in de nota Parkeernormen kan niet worden afgeweken van de norm, want die wordt hier slechts gezien als een hulpmiddel (richtlijn) om de Parkeerbehoefte te berekenen. Van de Parkeerbehoefte kan wel worden afgeweken, in dat geval spreken we van de Parkeereis. |
| **Belanghebbenden-parkeren** | Hiermee wordt de situatie aangegeven, waarin belanghebbenden recht hebben om te parkeren. Belanghebbenden kunnen een vergunning aanvragen volgens de Parkeer- en Parkeergeld-verordening.<br>Met deze vergunning mag geparkeerd worden op daartoe aangewezen weggedeelten (aangegeven met borden), of bij parkeerapparatuur zonder deze in werking te stellen. |
| **Belanghebbenden-vergunning** | Het bewijs dat de betrokkene voor het geparkeerde voertuig heeft voldaan aan de verplichting tot betaling van het tarief voor de vergunning, waardoor op de daartoe aangewezen parkeerplaatsen geparkeerd mag worden. |
| **Betaald parkeren** | Op grond van de parkeergeldverordening geldt in bepaalde gedeelten van de gemeente de verplichting parkeergeld te betalen voor het gebruik van de openbare straat voor het parkeren. De heffing van het parkeergeld vindt plaats met parkeerapparatuur, of door vooraf te betalen voor een zogenaamd dagdeelkaart of voor een Belanghebbendenvergunning. |
| **Norm**<br>(definitie vlgs Van Dale) | De toestand die voor een categorie van personen of zaken de gewone is of waarnaar zij zich kunnen of moeten richten.<br>Synoniemen: Regel, Richtsnoer. |
| **Parkeerbalans** | Overzicht voor een bepaald gebied van de totale Parkeerbehoefte (bewoners + werkers + bezoekers) en de totale parkeercapaciteit (stallingsgarages + parkeergarages + parkeerplaatsen op straat). |
| **Parkeerbehoefte** | Het aantal parkeerplaatsen dat nodig is om de auto's te kunnen parkeren bij de bouwontwikkeling(en) waar de parkeerbehoefte van berekend wordt.<br>Voor bewoners wordt de Parkeerbehoefte afgeleid van het reële autobezit. De Parkeerbehoefte van bedrijven of voorzieningen is afhankelijk van Mobiliteitsprofielen. |
| **Parkeerdruk** | Bezetting v/d beschikbare parkeercapaciteit, vermeerderd met het aantal auto's dat geparkeerd staat waar geen capaciteit is, gemeten op maatgevende momenten. De parkeerdruk wordt uitgedrukt in een percentage.<br>Rekenvoorbeelden:<br>[1] Pd = 85% = (85 geparkeerde auto's / 100 parkeerplaatsen) + |

| | |
|---|---|
| | (0 geparkeerde auto's / niet-parkeerplaatsen)<br>[2] Pd = 110% = (85 geparkeerde auto's / 100 parkeerplaatsen) + (25 geparkeerde auto's / niet-parkeerplaatsen) |
| **Parkeereis** | De vastgestelde, benodigde Parkeercapaciteit bij een bouwplan. Het betreft het definitieve aantal parkeerplaatsen waarmee in de parkeerbehoefte moet worden voorzien.<br>In beginsel moeten deze parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden. Wanneer daar andere afspraken over gemaakt worden, worden die in een parkeerovereenkomst vastgelegd. |
| **Parkeerfonds** | Is bestemd om noodzakelijke investeringen in het parkeersysteem te financieren. Het fonds wordt gevuld vanuit verschillende bronnen: 1) Stortingen door ontwikkelaars wanneer binnen het bouwplan niet (in voldoende mate) kan worden voorzien in het realiseren van parkeervoorzieningen, 2) De meeropbrengsten bovenop het gemaximeerde begrote saldo van 2008 van de totale Parkeerbaten. |
| **Parkeernorm** | Richtlijn voor het berekenen van de parkeerbehoefte bij nieuw- en verbouwplannen. De Parkeernorm is met name afhankelijk van de functie, het oppervlak en de lokatie van het object. |
| **Parkeernorm wonen** | Is een afgeleide van het reële autobezit en dus behoeftevolgend. In de norm is rekening gehouden met de stijging van de Parkeerbehoefte van bewoners. |
| **Parkeernorm kantoren, bedrijven en voorzieningen** | De Parkeernorm voor kantoren, bedrijven en voorzieningen wordt op het autogebruik afgestemd. Deze Parkeernorm wordt als sturend instrument gebruikt. |
| **Parkeerovereenkomst** | Overeenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar van een bouwplan. Hierin worden de gemaakte afspraken om te voldoen aan de Parkeereis vastgelegd. |
| **Parkeerplaats(en)-verplichting** | Oude term, wordt in deze nota vervangen door het begrip Parkeereis. Zie aldaar. |
| **POET** | Parkeren/Parkeerplaats(en) Op Eigen Terrein |
| **POOS** | Parkeren/Parkeerplaats(en) Op de Openbare Straat |
| **Verpleeghuis** | Woonvorm bestemd voor mensen met een zware zorgindicatie (somatisch of psycho-geriatrisch) die geen regie over hun eigen huishouding meer (kunnen) voeren. Over het algemeen onzelfstandige eenheden, vaak als groepswoning vormgegeven. |
| **Vrijstelling** | Het college kan besluiten af te wijken van de parkeereis door vrij-stelling te verlenen. We spreken van alleen van vrijstelling wanneer het ontwikkelingen betreft die als uitzondering benoemd zijn.<br>Voorbeelden: bij verbouwingen met een toegenomen parkeereis van max. 3 parkeerplaatsen; in een door het college aangewezen gebied. |

# 2 BOUWVERORDENING GEMEENTE DEN HAAG

De volledige bouwverordening is via de website van de gemeente Den Haag opvraagbaar. De verordening is te vinden via de volgende kenmerken:
RIS 020135_991129 | rv 189 | Den Haag, 27 juni 1997.

Deze verordening heeft in 2005 wijzigingen ondergaan. Het raadsbelsuit is terug te vinden via de volgende kenmerken:
RIS 130956_05114 | rv 168 | Den Haag, 21 oktober 2005.

Hieronder zijn de relevante onderdelen weergegeven.

*Artikel 2.5.30*

Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen

1. Indien een gebouw is gelegen in een deel van de gemeente dat is aangeduid op de - bij deze bouwverordening behorende - kaart als zijnde een gebied dat per openbaar vervoer uitstekend of goed bereikbaar is, moet - voor zover de omvang of de bestemming van het gebouw daartoe aanleiding geeft - ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in beperkte mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

2. Indien een gebouw gelegen is in een deel van de gemeente dat is aangeduid op de -bij deze bouwverordening behorende- kaart als zijnde een gebied:
   - waarin de bereikbaarheid per openbaar vervoer in de toekomst uitstekend of goed zal zijn; en
   - waarin tevens, totdat die verbeterde bereikbaarheid is verwezenlijkt, van gemeentewege voor aanvullende parkeer- of stallingsruimte wordt zorg gedragen;

   moet - voor zover de omvang of de bestemming van het gebouw daartoe aanleiding geeft - ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in beperkte mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

3. Indien een gebouw gelegen is in een ander deel van de gemeente dan wordt bedoeld in het eerste en het tweede lid, en de omvang of de bestemming van het gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer.

4. De - in de voorgaande leden bedoelde - ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:
    - indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten ten minste 1.80m bij 5.00m en ten hoogste 2.50m bij 6.00m bedragen.
    - indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte - voor zover die ruimte niet in de lengterichting aan een troittoir grenst - ten minste 2.95m bij 5.00m bedragen.

5. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het stallen of parkeren van fietsen en bromfietsen en voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

6. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in het eerste, het tweede, het derde en het vijfde lid:
    - voor zover op andere wijze in het nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien;
    - indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, tot welke bijzondere omstandigheden - voor wat betreft de toepassing van het eerste en het tweede lid - in elk geval wordt gerekend:
    - een te verwachten meer dan gemiddeld aantal gehandicapte gebruikers of bezoekers van het gebouw;
    - een te verwachten meer dan gemiddeld aantal klanten of bezoekers, indien het gebouw bestemd is voor de vestiging van een of meer detailhandelsbedrijven, dan wel openbare dienstverlening of vermakelijkheid;
    - een bestemming van het gebouw als parkeergarage, dan wel garagebedrijf.

*Wijziging van Artikel 2.5.30, d.d. 21 oktober 2005.*

**I. Motivering**

Dit artikel is gewijzigd vanwege de onduidelijkheid die hierover bestond bij de toepassing ervan. In de tekst van het artikel werd verwezen naar de mate waarin een gebied per openbaar vervoer bereikbaar is, en werden de termen 'in beperkte mate' en 'in voldoende mate' gebruikt. De kaart kende echter een indeling in 'binnenstad e.o', 'schil', 'stadsvernieuwingsgebieden' en 'overig gebied' en drie verschillende normen. Om dit te verduidelijken zijn de leden 1, 2 en 3 samengevoegd en is de verwijzing gewijzigd. In de nieuwe tekst wordt verwezen naar de geldende vastgestelde parkeernormen en de bijbehorende kaart.

## II. Wijziging in de bouwverordening

Vervang artikel 2.5.30, eerste, tweede en derde lid door:

1. Indien de ligging of de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort, volgens de geldende vastgestelde parkeernormen en de bijbehorende kaart[#].

Artikel 2.5.30, vierde lid, wordt vernummerd tot tweede lid.

Artikel 2.5.30, vijfde lid, wordt vernummerd tot derde lid en komt te luiden:

3. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het stallen of parkeren van fietsen en bromfietsen en voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort, volgens de geldende vastgestelde parkeernormen en de bijbehorende kaart[#].

Artikel 2.5.30, zesde lid, wordt vernummerd tot vierde lid en komt te luiden:

4. Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste en het derde lid:
   a. voor zover op andere wijze in het nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien;
   b. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, tot welke bijzondere omstandigheden - voor wat betreft de toepassing van het eerste lid - in elk geval wordt gerekend:
      - een te verwachten meer dan gemiddeld aantal gehandicapte gebruikers of bezoekers van het gebouw;
      - een te verwachten meer dan gemiddeld aantal klanten of bezoekers, indien het gebouw bestemd is voor de vestiging van een of meer detailhandelsbedrijven, dan wel openbare dienstverlening of vermakelijkheid;
      - een bestemming van het gebouw als parkeergarage, dan wel garagebedrijf.

[#] De parkeernormen en de bijbehorende kaart zijn verkrijgbaar bij het secretariaat van de afdeling Verkeer en Infrastructuur van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling en via de website van de gemeente Den Haag.

# 3 AUTOBEZIT DEN HAAG IN 2010

In onderstaande tabel is het gemiddeld autobezit weergegeven, verdeeld over de oppervlakte categorieën, het type woning en de zones. Wanneer het autobezit gebaseerd is op minder dan 450 waarnemingen, is de gemiddelde waarde schuingedrukt en tussen vierkante haken weergegeven. Het verschil in autobezit tussen eengezinswoningen en meergezinswoningen is gemiddeld ongeveer 0,2.

| **Gem autobezit** | **<70** | **70-100** | **100-160** | **>160** |
|---|---|---|---|---|
| Centrum egz | 0,38 | *[0,51]* | 0,85 | *[0,82]* |
| Centrum mgz | 0,29 | 0,43 | 0,56 | 0,85 |
| Stad egz | 0,61 | 0,90 | 0,93 | 1,09 |
| Stad mgz | 0,39 | 0,56 | 0,72 | 0,88 |
| Rand egz | *[1,00]* | 0,87 | 1,13 | 1,25 |
| Rand mgz | 0,29 | 0,65 | 0,86 | *[0,82]* |

Vervolgens is hieronder het gemiddeld autobezit per huishouden, per buurt aangegeven. In deze gegevens is het gebruik van lease auto's niet meegenomen.

Opmerkingen: In buurt 109 (Tedingerbroek) is het autobezit niet van toepassing en bij een te laag aantal waarnemingen (gegevens onder statistische drempelwaarde) is bij het gemiddelde een 'x' opgenomen

| **Buurt** | **gem. bezit** | **Buurt** | **gem. bezit** |
|---|---|---|---|
| 01 Oud Scheveningen | 0,64 | 40 Nieuw Waldeck | 0,72 |
| 02 Vissershaven | 0,60 | 41 Zorgvliet | 0,72 |
| 03 Scheveningen Badplaats | 0,60 | 42 Stadhoudersplantsoen | 0,57 |
| 04 Visserijbuurt | 0,58 | 43 Sweelinckplein eo | 0,62 |
| 05 v Stolkpark/Schev Bosjes | 0,79 | 44 Koningsplein eo | 0,56 |
| 06 Waldeck-Zuid | 0,63 | 45 Zeeheldenkwartier | 0,50 |
| 07 Statenkwartier | 0,73 | 46 Archipelbuurt | 0,59 |
| 08 Geuzenkwartier | 0,61 | 47 Willemspark | 0,44 |
| 09 Vogelwijk | 1,10 | 48 Nassaubuurt | 0,81 |
| 10 Rond de Energiecentrale | 0,57 | 49 Haagse Bos | 0,35 |
| 11 Kortenbos | 0,41 | 50 Bloemenbuurt-West | 0,88 |
| 12 Voorhout | 0,44 | 51 Bloemenbuurt-Oost | 0,70 |
| 13 Uilebomen | 0,40 | 52 Bomenbuurt | 0,67 |
| 14 Zuidwal | 0,33 | 53 Vruchtenbuurt | 0,78 |
| 15 Schildersbuurt-West | 0,53 | 54 Heesterbuurt | 0,63 |
| 16 Schildersbuurt-Noord | 0,43 | 55 Valkenboskwartier | 0,57 |
| 17 Schildersbuurt-Oost | 0,53 | 60 Binckhorst | x |
| 18 Huygenspark | 0,34 | 61 Landen | 0,57 |
| 19 Laakhaven-Oost | 0,66 | 62 Rivierenbuurt-Zuid | 0,41 |
| 20 Moerwijk-Oost | 0,43 | 63 Rivierenbuurt-Noord | 0,42 |
| 21 Groente- en Fruitmarkt | 0,77 | 64 Bezuidenhout-West | 0,54 |
| 22 Laakhaven-West | 0,44 | 65 Bezuidenhout-Midden | 0,60 |
| 23 Spoorwijk | 0,69 | 66 Bezuidenhout-Oost | 0,60 |
| 24 Laakkwartier-West | 0,67 | 67 Kampen | 0,52 |
| 25 Laakkwartier-Oost | 0,65 | 68 Marlot | 1,05 |
| 26 Noordpolderbuurt | 0,52 | 69 Burgen en Horsten | 0,57 |
| 30 Rustenburg | 0,66 | 70 Oostduinen | x |
| 31 Oostbroek-Noord | 0,66 | 71 Belgisch Park | 0,70 |
| 32 Transvaalkwartier-Noord | 0,43 | 72 Rijslag | 0,64 |
| 33 Transvaalkwartier-Midden | 0,57 | 73 Westbroekpark | 0,72 |
| 34 Transvaalkwartier-Zuid | 0,64 | 74 Duttendel | 1,09 |
| 35 Oostbroek-Zuid | 0,69 | 75 Uilennest | 0,71 |
| 36 Zuiderpark | x | 76 Duinzigt | 0,70 |
| 37 Moerwijk-West | 0,51 | 77 Waalsdorp | 0,83 |
| 38 Moerwijk-Noord | 0,62 | 78 Arendsdorp | 0,81 |
| 39 Moerwijk-Zuid | 0,46 | 79 v Hoytemastraat eo | 0,81 |

| Buurt | gem. bezit |
|---|---|
| 80 Morgenstond-Zuid | 0,53 |
| 81 Bosjes van Pex | 0,86 |
| 82 Rosenburg | 0,60 |
| 83 Eykenduynen | 0,76 |
| 84 Leyenburg | 0,72 |
| 85 Kerketuinen/Zichtenburg | x |
| 86 Houtwijk | 0,87 |
| 87 Venen/Oorden/Raden | 0,60 |
| 88 Morgenstond-West | 0,62 |
| 89 Morgenstond-Oost | 0,47 |
| 90 Ockenburgh | 1,69 |
| 91 Kijkduin | 0,87 |
| 92 Bohemen/Meer en Bos | 0,73 |
| 93 Componistenbuurt | 0,73 |
| 94 Waldeck-Noord | 0,66 |
| 95 Kom Loosduinen | 0,61 |
| 96 Zijden/Steden/Zichten | 0,59 |
| 97 Kraayenstein | 0,90 |
| 98 Dreven en Gaarden | 0,62 |
| 99 De Uithof | 0,62 |
| 100 Duindorp | 0,63 |
| 101 Erasmus Veld | 0,97 |
| 102 Hoge Veld | 0,81 |
| 103 Parkbuurt Oosteinde | 1,19 |
| 104 Lage Veld | 1,05 |
| 105 Zonne Veld | 1,15 |
| 106 Vlietbuurt | x |
| 107 Vliegeniersbuurt | x |
| 108 Bosweide | 1,29 |
| 109 Tedingerbroek | - |
| 110 De Reef | x |
| 111 De Venen | x |
| 112 Morgenweide | 0,99 |
| 113 Singels | 1,10 |
| 114 Waterbuurt | 1,07 |
| 115 De Bras | 1,16 |
| 116 Westvliet | x |
| 117 De Rivieren | x |
| 118 De Lanen | 1,15 |
| 119 De Velden | 1,14 |
| 120 De Vissen | 1,10 |
| 121 Rietbuurt | 0,64 |
| **Gemiddeld Den Haag** | **0,66** |

Bron: DHIC/rdw/ozb

# 4 NORMEN VOOR WONEN

In onderstaande tabel zijn de normen voor wonen weergegeven.

| | Centrum | Stad | Rand | Toevoegen tbv. bezoek |
|---|---|---|---|---|
| **Eengezinswoningen** | | | | |
| <70m$^2$ | 0,4 | 0,6 | 0,8 | 0,3 |
| 70-100m$^2$ | 0,6 | 0,9 | 1,0 | 0,3 |
| 100-160m$^2$ | 0,9 | 1,1 | 1,3 | 0,3 |
| >160m$^2$ | 1,1 | 1,3 | 1,5 | 0,3 |
| | | | | |
| **Appartementen** | | | | |
| <70m$^2$ | 0,2 | 0,4 | 0,6 | 0,3 |
| 70-100m$^2$ | 0,4 | 0,7 | 0,8 | 0,3 |
| 100-160m$^2$ | 0,7 | 0,9 | 1,1 | 0,3 |
| >160m$^2$ | 0,9 | 1,1 | 1,3 | 0,3 |
| | | | | |
| Zorg- en aanleunwoningen | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,0 |
| Studenten eenheden | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 |

Opmerkingen

- Oppervlakte van de woningen wordt achter de voordeur van de woning gemeten
- De methode om het oppervlak te bepalen is Bruto Vloeroppervlak (BVO) conform NEN2580

# 5 REFERENTIE VOOR NORMEN VOOR WONEN

| | Centrum | Schil | Rest | Overig | Bezoek |
|---|---|---|---|---|---|
| **AMERSFOORT** | | | | | |
| woning duur | 1,30 - 2,00 | 1,70 - 3,00 | 2,00 - 3,00 | | 0,3 |
| woning goedkoop/middelduur en starterswoning | 1,20 - 2,00 | 1,50 - 3,00 | 1,70 - 3,00 | | 0,3 |
| serviceflat/aanleunwoning | 0,80 - 0,80 | 0,80 - 3,00 | 0,80 - 3,00 | | 0,3 |
| verpleeghuis/verzorgingstehuis | 0,20 - 0,50 | 0,20 - 3,00 | 0,20 - 3,00 | | 0,2 |
| niet-zelfstandige woningen | 0,20 - 0,50 | 0,20 - 3,00 | 0,20 - 3,00 | | 0,2 |
| zelfstandige 1-kamerwoning | 0,20 - 0,50 | 0,20 - 3,00 | 0,20 - 3,00 | | 0,2 |
| **UTRECHT** | | | | | |
| koop <50m$^2$ / huur <40m$^2$ | 0,5 - 0,8 | 0,6 - 0,8 | 0,6 - 0,8 | | 0,2 |
| koop 50-70m$^2$ / huur 40-90m$^2$ | 1,1 - 1,2 | 1,2 - 1,4 | 1,3 - 1,5 | | 0,25 |
| koop 70-120m$^2$ / huur >90m$^2$ | 1,2 - 1,4 | 1,35 - 1,6 | 1,6 - 1,8 | | 0,3 |
| koop >120m$^2$ | 1,3 - 1,5 | 1,5 - 1,75 | 1,7 - 2,0 | | 0,3 |
| serviceflat / aanleunwoning | 0,3 - 0,6 | 0,3 - 0,6 | 0,3 - 0,6 | | 0,2 |
| geoormerkte studenten-huur-woningen < ca 40m$^2$ | 0,2 - 0,6 | 0,2 - 0,6 | 0,2 - 0,6 | | 0,2 |

NB. Utrecht kent ook een norm voor fiscaal gebied. De norm die daar wordt gehanteerd, is ongeveer het dubbele van de maximale norm voor het centrum.

# 6 REKENVOORBEELDEN

Hieronder volgt een aantal voorbeelden van het berekenen van de parkeerbehoefte. De gekozen casussen zijn recent werkelijk beoordeeld binnen de afdeling Verkeer, toen nog op basis van de huidige normen. In de omschrijving wordt aangegeven waar de berekening van de parkeerbehoefte op uitkwam op basis van de huidige normen; binnen de kaders is de parkeerbehoefte berekend op basis van de nieuwe normen.

*Voorbeeld 1: Woningen in Vogelwijk*

In de Vogelwijk (zone Rand, in oudere normering Overig gebied) worden 15 eengezinswoningen van 170m$^2$ gebouwd en 30 appartementen van 120m$^2$. De parkeerbehoefte volgens de huidige normen kwam uit op 70,5 parkeerplaatsen. Volgens de nieuwe normen is dit als volgt:

| | | |
|---|---|---|
| Eengezinswoningen >160 m$^2$ (aantal woningen x norm) | | |
| > 15 x 1,5 = | 22,5 | |
| > 15 x 0,3 bezoek = | 4,5 | |
| Appartementen 100-160m$^2$ (aantal woningen x norm) | | |
| > 30 x 1,1 | 33 | |
| > 30 x 0,3 bezoek = | 9 | |
| Parkeerbehoefte totale ontwikkeling: | 69 | Parkeerplaatsen |

*Voorbeeld 2: Appartementen met overige functies*

In het centrum wordt een flat gebouwd met 120 studenteneenheden van ca. 40 m$^2$. In het gebouw wordt tevens 5.880 m$^2$ aan onderwijsvoorzieningen (HBO) gerealiseerd, met 1.480 m$^2$ winkelruimte in de plint. In deze situatie werd met de huidige normen een parkeerbehoefte berekend van 77,4 parkeerplaatsen. Volgens de nieuwe normen is dit als volgt:

| | | |
|---|---|---|
| Studenteneenheden (aantal woningen x norm) | | |
| > 120 x 0,1 = | 12 | |
| Onderwijsvoorzieningen (opp. in m$^2$ x norm) | | |
| > 5.880 m$^2$ x 0,5 per 100 m$^2$ = 58,8 m$^2$ x 0,5 = | 29 | |
| Winkelruimte (opp. in m$^2$ x norm) | | |
| > 1.480 m$^2$ x 1,55 per 100 m$^2$ = 14,8 m$^2$ x 1,55 = | 23 | |
| Parkeerbehoefte totale ontwikkeling: | 64 | Parkeerplaatsen |

*Voorbeeld 3: Gebiedsontwikkeling met meerdere functies*

Aan de rand van de stad (zone Rand) vindt een gebiedsontwikkeling plaats, waarin verschillende woonprojecten worden gerealiseerd, een basisschool van 2.105 $m^2$ en enkele winkels met een totaal oppervlakte van 1.550$m^2$. Met behulp van de huidige normen werd een parkeerbehoefte berekend van ca. 180 parkeerplaatsen. Volgens de nieuwe normen is dit als volgt:

| | | |
|---|---|---|
| Appartementen <70 $m^2$ (aantal woningen x norm) | | |
| > 90 x 0,8 = | 72 | |
| > 90 x 0,3 bezoek = | 27 | |
| Eengezinswoningen 70-100 $m^2$ (aantal woningen x norm) | | |
| > 12 x 1,0 = | 12 | |
| > 12 x 0,3 bezoek = | 3,6 | |
| Onderwijsvoorzieningen (opp. in $m^2$ x norm) | | |
| > 2.105 $m^2$ x 0,25 per 100 $m^2$ = 21,05 $m^2$ x 0,25 = | 5,3 | |
| | 20,2 | (bezoek) |
| Winkelruimte (opp. in $m^2$ x norm) | | |
| > 1550 $m^2$ x 2,3 per 100 $m^2$ = 15,5 $m^2$ x 2,3 = | 35,6 | |
| Parkeerbehoefte gebiedsontwikkeling: | 175,7 | parkeerplaatsen |

# 7 AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES

Onderstaande tabel bevat richtlijnen die gebruikt worden bij het bepalen van mogelijkheden tot dubbelgebruik van parkeercapaciteit.

De getallen betreffen percentages parkeerdruk. Het maatgevende moment is wanneer de aanwezigheid maximaal is (100%).

| | **Werkdag** | | | **Koop** | **Zaterdag** | **Zondag** | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Functie** | overdag | middag | avond | **avond** | middag | avond | middag |
| | | | | | | | |
| Woningen | 50 | 60 | 100 | 90 | 60 | 60 | 70 |
| Detailhandel | 30 | 70 | 20 | 75 | 100 | 0 | 0 |
| Kantoor | 100 | 100 | 5 | 10 | 5 | 0 | 0 |
| Bedrijven | 100 | 100 | 5 | 10 | 5 | 0 | 0 |
| Soc. cultureel | 10 | 40 | 100 | 100 | 60 | 90 | 25 |
| Soc. medisch | 100 | 100 | 30 | 15 | 15 | 5 | 5 |
| Ziekenhuis | 85 | 100 | 40 | 50 | 25 | 40 | 40 |
| Dagonderwijs | 100 | 100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Avondonderwijs | 0 | 0 | 100 | 100 | 0 | 0 | 0 |
| Bibliotheek | 30 | 70 | 100 | 70 | 75 | 0 | 0 |
| Museum | 20 | 45 | 0 | 0 | 100 | 0 | 90 |
| Restaurant | 30 | 40 | 90 | 95 | 70 | 100 | 40 |
| Café | 30 | 40 | 90 | 85 | 75 | 100 | 45 |
| Bioscoop, Theater | 15 | 30 | 90 | 90 | 60 | 100 | 60 |
| Sport | 30 | 50 | 100 | 90 | 100 | 90 | 85 |

Bron: overgenomen uit CROW-publicatie 182