

Aan de gemeenteraad,

## ***0. Inleiding***

In 2014 heeft de Raad van State over het bestemmingsplan Bezuidenhout met een groot aantal mogelijkheden voor een dakopbouw en een hoge parkeerdruk geoordeeld dat de gemeente een planologische beslissing heeft genomen waarvan de gevolgen niet in het plan worden voorzien. De parkeernormen voor “wonen” zijn in grootte-klassen ingedeeld. In theorie kan het zijn dat door toevoeging van een dakopbouw de parkeerbehoefte zodanig toeneemt dat de norm uit een hogere klasse zou gaan gelden. Of te wel je moet uitgaan van de maximale mogelijkheden, ongeacht of deze ooit gerealiseerd worden. In Bezuidenhout zou het gaan om ongeveer 1000 dakopbouwen. Uitgaande van een parkeereis van 0,2 per dakopbouw zou je uitkomen op 200 extra parkeerplaatsen. Deze zijn niet aanwezig. Dit gegeven leidde de Raad van State tot het oordeel dat er sprake was van een motiveringsgebrek.

In de praktijk blijkt echter het autobezit na de realisatie van een dakopbouw slechts zee marginaal toe te nemen, omdat er niet meerdere woningen ontstaan. Bij woningsplitsingen is dat wel het geval en kunnen meerdere splitsingen in een straatdeel leiden tot een te hoge parkeerdruk. Op 11 november 2011 is de Nota Parkeernormen Den Haag (RIS181571a) door de raad vastgesteld. Het is voor diverse bestemmingsplannen, waaronder dat van Bezuidenhout en het Statenkwartier, van belang dat de Nota Parkeernormen op het punt van dakopbouwen wordt gewijzigd. Immers, zolang dat nog niet is gebeurd, moet bij herziening van bestemmingsplannen nog altijd worden uitgegaan van het huidige beleid, waardoor dakopbouwen, afhankelijk van de parkeerdruk in het gebied, alleen met een vrijstelling of zelfs helemaal niet kunnen worden toegestaan.

Daarnaast is in de afgelopen jaren de nodige ervaring opgedaan met de toepassing van het nieuwe parkeerbeleid in bestemmingsplannen en bij de beoordeling van bouwplannen. Er is gebleken dat voor een adequate toepassing een beperkte aanpassing van het parkeerbeleid wenselijk is. Hieronder worden de wijzigingen en aanvullingen toegelicht.

## ***1. Beperking vrijstelling (pagina 33 nota Parkeernormen Den Haag).***

Volgens de “Nota Parkeernormen Den Haag” geldt tot dusver dat ten aanzien van verbouwplannen waarvan de parkeerbehoefte na verbouw met minder dan drie parkeerplaatsen toeneemt, “bij voorbaat” vrijstelling wordt verleend van de parkeereis. Om te voorkomen dat de kwaliteit van de openbare ruimte in gebieden met al een hoge parkeerdruk extra belast worden -bijvoorbeeld door woningsplitsing- wordt de vrijstelling beperkt. Indien de parkeerdruk in de openbare ruimte binnen de voorgeschreven loopafstand (volgens tabel 4.5 op pagina 33 van de nota) 90% of meer bedraagt, geldt de vrijstelling niet en dient alsnog een parkeeroplossing geboden te worden.

De parkeerbehoefte is het resultaat van het product van het aantal eenheden en de parkeernorm. Voor de vraag of een verbouwplan voor vrijstelling van de parkeereis in aanmerking komt kan de afronding van de berekening van de parkeerbehoefte van belang zijn. Hierbij gelden voor de toetsing de volgende regels.

Bij verbouwplannen zonder functiewijziging wordt het saldo van de maatgevende parkeerbehoefte van voor en na de verbouw bepaald zonder af te ronden. Indien dit saldo (in decimalen) kleiner dan drie parkeerplaatsen is, volgt vrijstelling. Is het verschil echter groter of gelijk aan drie parkeerplaatsen dan wordt de parkeerbehoefte van voor en na de verbouw naar boven op een geheel getal, afgerond. Het saldo is uitgangspunt voor de parkeereis.

Bij verbouwplannen met functiewijziging kan ook het maatgevende tijdstip van de parkeerbehoefte veranderen. Bijvoorbeeld een kantoorpand dat getransformeerd wordt naar appartementen. Daar verandert het maatgevende tijdstip van de parkeerbehoefte van overdag naar de nacht.

Voor de berekening van het saldo is het maatgevende tijdstip na verbouw bepalend. Het saldo wordt berekend door de (niet afgeronde) parkeerbehoefte op het maatgevende tijdstip na de verbouw te verminderen met de (eveneens niet afgeronde) parkeerbehoefte van de bestaande situatie op dat zelfde tijdstip. Is dat saldo kleiner dan drie parkeerplaatsen dan volgt vrijstelling. Is het saldo gelijk aan of hoger dan drie parkeerplaatsen, dan wordt de parkeerbehoefte van voor en van na de verbouw naar boven op een geheel getal afgerond, en wordt vervolgens het saldo bepaald. Het verschil is dan uitgangspunt voor de parkeereis.

De vrijstelling is overigens niet van toepassing op nieuwbouw of sloop-nieuwbouw. De gemeente gaat er vanuit dat bij nieuwbouw in beginsel de mogelijkheid aanwezig is om te voorzien in de parkeerbehoefte door de aanleg van parkeerplaatsen op het eigen terrein. De parkeerbehoefte bij sloop-nieuwbouw wordt dus ook niet gesaldeerd met de parkeerbehoefte van eventueel voordien aanwezige bebouwing. Wat betreft de afronding: Bij nieuwbouw met een enkelvoudige functie wordt de parkeerbehoefte naar boven afgerond op een geheel getal. Bij nieuwbouw met meerdere functies en uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen, wordt voor iedere functie apart de parkeerbehoefte per dagdeel berekend. De maatgevende parkeerbehoefte is dan het maximale aantal parkeerplaatsen dat op enig dagdeel voor alle functies samen nodig is. Dit maximum wordt vervolgens op een geheel getal naar boven afgerond.

## **2. Geen parkeertoets bij uitbreiding woning**

Toevoegen van een dakopbouw is een van de mogelijkheden om een woning uit te breiden. Deze en andere vormen van onzelfstandige uitbreidingen van een woning, zijn gericht op het eigen gebruik en dienen ter vergroting van het woongenot. Zittende bewoners kunnen op deze wijze gebonden worden aan de wijk en de uitbreiding biedt een alternatief voor het verhuizen naar een andere omgeving. Omdat de parkeernormen voor woningen mede gerelateerd zijn aan het vloeroppervlak, zou een toename van het woonvloeroppervlak tot de toepassing van een hogere parkeernorm en daarmee theoretisch tot een toename van de parkeerbehoefte kunnen leiden.

In de meeste aanvragen voor woninguitbreiding betreft het een enkele, individuele woning. Er is op zichzelf geen reden om aan te nemen dat door toevoeging van bijvoorbeeld een dakopbouw ook het autobezit van zittende bewoners toeneemt. Een vergelijking van het autobezit op de 424 adressen van aanvragen voor een dakopbouw in de periode 2009-2012 laat zien dat het autobezit met 46 auto's gespreid over de hele stad, maar marginaal is gewijzigd.

Stadsdeel	Som van Autobezit woningen dakopbouwen	Som van Autobezit woningen dakopbouwen	Verschil 2010-2015
	jan. 2010	jan. 2015	
Centrum	20	25	5
Escamp	100	119	19
Haagse Hout	64	62	-2
Laak	2	2	0
Leischenveen-Ypenburg	41	43	2
Loosduinen	27	35	8
Scheveningen	58	64	6
Segbroek	92	100	8
<b>Eindtotaal</b>	<b>404</b>	<b>450</b>	<b>46</b>

De gemeente gaat er daarom van uit dat bij uitbreiding van het woonoppervlak de parkeerbehoefte niet wijzigt en dat er onvoldoende aanleiding bestaat om in het kader van de omgevingsvergunning een parkeereis te stellen. Verder is, om overlast te voorkomen, eerder in de commissie ruimte van 22 januari 2014 besloten dat binnen tien jaar na het verlenen van een omgevingsvergunning voor het vergroten van een bestaande woning d.m.v. een dakopbouw, geen medewerking zal worden verleend aan een aanvraag voor een omgevingsvergunning tot splitsing.

Om deze redenen wordt voorgesteld aanvragen voor een uitbreiding van een bestaande woning niet inhoudelijk meer aan het parkeerbeleid te toetsen en in die gevallen ook geen parkeereis te stellen.

**3. *Beperking parkeerdrukgebied rond bouwplan (pagina 32 nota Parkeernormen Den Haag).***

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. De parkeerdruk in de openbare ruimte wordt bepaald op basis van parkeergegevens van straatdelen binnen de voorgeschreven loopafstand vanaf het bouwplan en rekening houdend met barrières. In geval van betaald parkeren wordt dat gebied beperkt tot het deel waar de parkeervergunning geldig is en het eventuele deel van het gebied binnen loopafstand met vrij parkeren.

**4. *Actualiteit parkeergegevens (pagina 32 nota Parkeernormen Den Haag).***

De gemeente is verantwoordelijk voor het onderzoek naar en de gegevens over de meest actuele parkeerdruk. De tellingen waarmee de parkeerdruk wordt bepaald en de gegevens over de parkeercapaciteit mogen niet meer dan 5 jaar oud zijn, gerekend vanaf de datum waarop de aanvraag van de vergunning is ingediend. In de Crisis- en herstelwet is aangegeven dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning de gemeente zich in ieder geval kan baseren op gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar. Gegevens en onderzoeken van twee jaar oud zijn dus in principe zondermeer bruikbaar en er is geen nadere motivering of rechtvaardiging nodig. De termijn is gesteld om te voorkomen dat onderzoeken tussen aanvraag en ontwerpbesluit overgedaan zouden moeten worden. Het is niet nodig om in het geval dat in de tussentijd actuelere gegevens beschikbaar zijn gekomen of bepaald kunnen worden, de vergunningaanvraag opnieuw te beoordelen op basis van die nieuwere gegevens.

Van gegevens ouder dan 2 jaar kan gebruik worden gemaakt. Het zorgvuldigheid- en motiveringsbeginsel vergen dan een nadere motivering waarom van die gegevens gebruik wordt gemaakt. Daarvoor kan aanleiding bestaan als belanghebbenden stellen dat sprake is van gewijzigde omstandigheden of omdat de gemeente het zelf nodig vindt het gebruik te motiveren omdat de gegevens in tijd sterk verouderd zijn.

**5. *Aanvullingen tabel parkeernormen KBV (pagina 25 nota Parkeernormen Den Haag).***

Afgelopen jaren is bij het beoordelen van bouwplannen gebleken dat de lijst van parkeernormen voor Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen een aantal omissies bevat. Het gaat om de wijziging/aanvulling van functies, bezoekerspercentages en soort eenheden. De aangevulde lijst is te vinden in de bijlage: aangevulde tabel parkeernormen "Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen". Met verticale streepjes is aangegeven welke onderdelen in de tabel zijn aangevuld.

**6. *Algemene vrijstelling college***

Bij de beoordeling van bouwplannen staat voorop dat de aanvrager van een omgevingsvergunning dient te voldoen aan de parkeereis. Als daar niet aan voldaan kan worden en de mogelijkheden om het parkeren op te lossen uitgeput zijn, dient de vergunning geweigerd te worden. Indien het college van burgemeester en wethouders echter van oordeel is dat het belang van de realisatie van het bouwplan zwaarder weegt dan het geheel of gedeeltelijk voldoen aan de parkeereis, kan de omgevingsvergunning alsnog verleend worden. In dat geval wordt een geheel of gedeeltelijke vrijstelling verleend van de parkeereis.

## 7. Voorstel

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

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 2 februari 2016,

Besluit:

- I. Geen vrijstelling te verlenen van de parkeereis bij verbouwplannen indien de parkeerdruk in de openbare ruimte 90% of meer bedraagt.
- II. Geen parkeertoets te doen bij uitbreiding vloeroppervlak van bestaande woningen.
- III. Te bepalen dat in geval van betaald parkeren de parkeerdruk op de openbare straat in de omgeving van een bouwplan wordt beperkt tot het gebied waar de parkeervergunning geldig is.
- IV. Gegevens ten behoeve van de bepaling van de parkeerdruk in de omgeving van een bouwplan in beginsel niet ouder mogen zijn dan twee jaar, met een maximum van vijf jaar.
- V. In te stemmen met de aanvulling van de tabel 3.10 'Normen voor Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen' op pagina 25 van de nota Parkeernormen Den Haag. Zie de aangehechte bijlage.
- VI. Een gehele of gedeeltelijke vrijstelling van de parkeereis te verlenen indien het college van burgemeester en wethouders van oordeel is dat het belang van de realisatie van een bouwplan zwaarder weegt dan het voldoen aan de parkeereis.
- VII. Aanvragen van omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen die vóór of op de dag van inwerkingtreding van deze verordening zijn ingediend worden behandeld volgens het voordien geldende recht, indien dit voor de aanvrager gunstiger is.

Aldus vastgesteld in de vergadering van de gemeenteraad van Den Haag d.d. xx december 2015

De griffier

De burgemeester

**Bijlage: Aangevulde Tabel 3.10 Normen voor Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen (KBV)**

Functie	Eenheid	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Aandeel bezoek	Opmerkingen
<b>Winkelen</b>						
Groothandel	100 m <sup>2</sup> bvo	0,15	0,25	0,55	85%	
Showroom	100 m <sup>2</sup> bvo	0,30	0,65	1,30	85%	
Supermarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	2,50	2,50	2,50	85%	
Winkel	100 m <sup>2</sup> bvo	1,55	1,75	2,30	85%	
<b>Werken</b>						
Bedrijf	100 m <sup>2</sup> bvo	0,45	0,70	1,45	15%	
Kantoren zonder baliefunctie	100 m <sup>2</sup> bvo	0,60	1,00	2,20	5%	
Kantoren met baliefunctie*	100 m <sup>2</sup> bvo	1,50	2,00	2,50	20%	
Magazijn	100 m <sup>2</sup> bvo	0,25	0,25	0,25	5%	
<b>Horeca</b>						
Café/bar, strandtent	100 m <sup>2</sup> bvo	4,00	4,00	5,00	90%	
Cafeteria/lunchroom	100 m <sup>2</sup> bvo	1,90	3,85	7,90	85%	
Restaurant	100 m <sup>2</sup> bvo	1,20	2,40	5,00	80%	
Hotel/werknemers	100 m <sup>2</sup> bvo	0,10	0,20	0,50	0%	
Hotel	Kamer	0,25	0,50	0,50	100%	
<b>Cultuur</b>						
Museum	100 m <sup>2</sup> bvo	0,30	0,50	0,90	90%	
Bibliotheek	100 m <sup>2</sup> bvo	0,30	0,50	0,90	90%	
Religiegebouw	100 m <sup>2</sup> bvo	3,35	3,40	3,50	99%	
Bioscoop/theater/schouwburg/ congres	100 m <sup>2</sup> bvo	2,10	2,20	4,50	90%	
Sociaal cultureel centrum / Wijkverenigingsgebouw	100 m <sup>2</sup> bvo	1,00	1,00	1,00	90%	
<b>Sportvoorzieningen</b>						
Sportschool	100 m <sup>2</sup> bvo	2,00	2,00	2,70	80%	
Sporthal	100 m <sup>2</sup> bvo	1,15	1,15	2,30	95%	Excl. toeschouwers
Sportveld	100 m <sup>2</sup> terrein	0,15	0,15	0,15	95%	Excl. toeschouwers
Toeschouwersplaatsen (indien van toepassing)	Aantal toeschouwersplaatsen	0,10	0,10	0,10	100%	
<b>Zorgvoorzieningen</b>						
Ziekenhuis/medisch centrum	100 m <sup>2</sup> bvo	3,15	3,45	4,30	65%	
Verpleeghuis	100 m <sup>2</sup> bvo	0,55	0,65	1,40	65%	
Arts/maatschap	100 m <sup>2</sup> bvo	2,85	2,85	2,85	65%	
<b>Onderwijs</b>						
Primair onderwijs	100 m <sup>2</sup> bvo	0,05	0,10	0,25	0%	Excl. K+R**
Kinderdagverblijf	100 m <sup>2</sup> bvo	0,50	0,50	1,00	0%	Excl. K+R**
Middelbaar onderwijs	100 m <sup>2</sup> bvo	0,10	0,15	0,40	0%	
HBO/ROC	100 m <sup>2</sup> bvo	0,50	1,05	2,50	0%	
Avondonderwijs	Student	0,50	0,50	0,50	0%	
<b>Overig</b>						
Begraafplaats/crematorium	Begraafenis/crematie	15,00	15,00	15,00	98%	

\* Norm wordt alleen over het betreffende deel van het bvo toegepast waar balie functie gevestigd is.

\*\* K+R voorziening Conform CROW publicatie 317