



Gemeenteraad van Den Haag
Postbus 19157
2500 CD Den Haag

Bezuidenhout, 1 maart 2016

Onderwerp: loslaten parkeernorm, middel erger dan de kwaal

Geachte raadsleden,

Uitzonderlijke acties vragen om uitzonderlijke reacties. De uitzonderlijke actie is hier het optreden van de wethouder Financiën, verkeer, vervoer en milieu (FVVM) tijdens het laatste debat in de vergadering van de commissie Samenleving d.d. 18 februari 2016. De reactie in dit geval is deze brief aan u, raadsleden.

Namens de bewoners en het Wijkberaad Bezuidenhout vragen we uw bijzondere aandacht voor de ongerijmdheden in en rondom het meest recente voorstel tot schrapping van de parkeernorm van de wethouder FVVM. Graag vestigen wij uw aandacht op een drietal punten.

Ten eerste de ondeugdelijke onderbouwing van de voorgestelde schrapping van de parkeernorm. Aangevoerd wordt dat de dakopbouwen leiden tot een minimale en marginale toename van het autobezit van 10% (percentage is overigens niet juist, zie verderop). De wethouder baseert zich hierbij op (voor ons onbekende en dus niet te verifiëren) cijfers¹ uit de praktijk over een periode van 5 jaar. In de ogen van de wethouder is deze enkele constatering al voldoende om tot een ingrijpende beleidswijziging over te gaan. In het debat van 18 februari denkt de wethouder FVVM de bezwaren tegen het loslaten van de parkeernorm weg te kunnen nemen met 'wie dan leeft, wie dan zorgt' - argumenten, mocht in de toekomst blijken dat de parkeerdruk door de dakopbouwen hoger uit blijkt te vallen. Wij hoeven u niet uit te leggen dat deze reactie weinig vertrouwenwekkend is en met beleid maken/voeren weinig van doen heeft.

Wij verzoeken u, met klem, om de huidige parkeernorm te handhaven. Laat u niet verleiden tot instemming met korte termijn politiek, gebaseerd op gelegenheidsargumenten.

Ten tweede is het voorstel niet in lijn met bestendige, richtinggevende jurisprudentie van de Raad van State. De RvS (ECLI:NL:RvS:2014:3192, r.o. 8.1) geeft als toetsingscriterium dat *'bij de beoordeling van de planologische aanvaardbaarheid van een beoogde ontwikkeling, naast de mogelijkheden van het vorige plan, tevens rekening dient te worden gehouden met de bestaande situatie en de betrokken belangen.*

Verder overweegt de RvS (ECLI:NL:RvS:2014:584, r.o. 6.4.2): *'Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (uitspraak van 9 oktober 2013 in zaak nr. [201206895/1/R3](#), ECLI:NL:RVS:2013:1426), dient de raad in het kader van de vaststelling van een bestemmingsplan te beoordelen of zich reeds een parkeertekort voordoet en hoe door het plan mogelijk gemaakte nieuwe ontwikkelingen zich daartoe verhouden. Verder heeft de Afdeling overwogen dat bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen dient te worden uitgegaan van een representatieve invulling van hetgeen ingevolge het plan planologisch maximaal*

¹ Bij ons leeft ook de vraag hoe maatgevend/representatief deze cijfers zijn.



mogelijk is. Uit het voorgaande volgt dat bij een representatieve invulling van hetgeen het plan maximaal mogelijk maakt, nieuwe ontwikkelingen leiden tot een toename van de parkeerbehoefte.'

In de daarop volgende einduitspraak oordeelt de RvS (ECLI:NL:RvS:2014:3192, r.o. 8.2):

'Nu de in het plan gehanteerde parkeernorm mede afhankelijk is van de oppervlakte van de woning, de oppervlakte van de woning door het toevoegen van een dakopbouw zodanig toeneemt dat een hogere parkeernorm geldt en de raad dit niet heeft betrokken in de beoordeling van de gevolgen van het plan voor de parkeersituatie in het plangebied, terwijl vaststaat dat zich in het plangebied reeds een parkeertekort voordoet, is niet inzichtelijk gemaakt welke gevolgen het plan, voor zover daarin dakopbouwen zijn toegestaan, heeft voor de parkeersituatie in het plangebied.'

Met andere woorden: van de gemeente wordt beleid verwacht dat rekening houdt met verleden (vorig plan: beoogt zwalkend en tegen elkaar inwerkend opeenvolgend beleid te voorkomen), heden (bestaande parkeersituatie: parkeertekort, en betrokken belangen) en toekomst (voor bijvoorbeeld Bezuidenhout, maximale situatie van 1500 dakopbouwen: toename parkeertekort plus plaatsing Oracs: verdere toename van het parkeertekort).

Door schrapping van de parkeernorm wordt ten onrechte de indruk gewekt als zou het wijzigen van het bestemmingsplan voor dakopbouwen een verwaarloosbaar effect hebben op de parkeerdruk. Als in tijden van economische recessie het autobezit met 11% stijgt, hoe hoog zal het percentage dan zijn in economisch goede tijden?

De huidige parkeernorm houdt rekening met dergelijke uitslagen in het autobezit naar boven en naar beneden. Door schrapping van de parkeernorm wekt de wethouder ten onrechte de indruk als zou de gemeente (volledige) vrijheid van handelen hebben bij het maken van een bestemmingplan met dakopbouwen. Het door de RvS aangelegde toetsingscriterium bevestigt dit niet.

Een 'vorig plan' waar rekening mee moet worden gehouden is het meerjarenprogramma PiW 2014-2017. Op basis van onderzoek door de gemeente in 2011 en 2012 heeft de vorige wethouder in 2013 de raad beloofd 500 parkeerplekken aan te leggen in Bezuidenhout-Oost. Te weten 300 parkeerplekken op straat en 195 in parkeergarages. In januari 2014 is dit vastgelegd in voornoemd meerjarenprogramma. Uitvoering van dit plan is reeds gestart.

De 'huidige situatie' is een parkeertekort van 522. Eerder, in juni 2015, presenteerde de huidige wethouder een 'parkeerbrief' met nieuwe cijfers over het parkeertekort. In eerste instantie leek het erop dat er sprake was van een lager parkeertekort, maar na correcties blijkt het parkeertekort toch weer uit te komen rond de 500 (522 om precies te zijn). En dan hebben we het nog niet eens gehad over de 'betrokken belangen' waar ook rekening mee moet worden gehouden.

Het voorstel van de wethouder tot schrapping van de parkeernorm lijkt uitsluitend ingegeven te zijn om de door hem 'beoogde ontwikkeling': dakopbouwen mogelijk te maken. Het voorstel maakt parkeerbeleid voeren in zijn totaliteit onmogelijk, het feitelijke parkeertekort wordt er niet minder door. Het gekozen middel is erger dan de kwaal.

Ons advies aan u, raad, is daarom: handhaaf de huidige parkeernorm. Laat u niet verleiden.....



Ten derde, schrapping van de parkeernorm leidt tot onnodige juridische procedures en voor de gemeente tot een (forse) toename van de post: bestuursrechtelijke proceskostenveroordeling. Een dergelijke opstelling van de wethouder past niet in een tijdsgewricht waarin dejuridiserend gedrag van de overheid verwacht wordt (Project Passend Contact).

Ook hierom vragen wij aan u om de huidige parkeernorm te handhaven. Laat u niet verleiden.....

Tot slot. Het optreden van de wethouder FVVM in dit dossier brengt risico's met zich voor het aanzien van de gemeenteraad. Door deze wijziging, waarvan verondersteld mag worden dat hij weet welke impact het heeft, maakt de wethouder u medeverantwoordelijk voor door hem gewenst beleid. Beleid van volledige vrijheid van handelen bij het wijzigen van het bestemmingsplan, ongeacht de gevolgen voor de leefbaarheid van de stad door een te hoge parkeerdruk.

Wij mogen van een goed bestuurder verwachten dat hij Beleid met een hoofdletter maakt, en voert voor de lange(re) termijn. Een beleid dat uitvoerbaar en duurzaam is, dat bespaart u (gemeentelijke overheid) en ons (burgers) gezamenlijk (maatschappij) veel kostbare tijd, energie en geld.

Wij vertrouwen erop dat uw raad zich bij zijn besluit zal laten leiden door goed bestuurderschap en de huidige parkeernorm zal handhaven.

Met vriendelijke groet

J.E. Snijders

Wijkberaad Bezuidenhout