

Tom de Bruijn

Gemeente Den Haag

Retouradres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

De voorzitter van de Commissie Leefomgeving

Uw brief van

Uw kenmerk

Ons kenmerk

DSO/2015.526 – RIS 283326

Doorkiesnummer

070 - 353 41 75

E-mailadres

Aantal bijlagen

1

Datum

16 juni 2015

Onderwerp

Parkeerbrief 2015: aanpak parkeerdossier

Geachte voorzitter,

De gemeente Den Haag heeft het vigerende parkeerbeleid geformuleerd in het in 2009 door de Gemeenteraad vastgestelde Parkeerkader Den Haag 2010-2020 (RIS168473A). Dit parkeerbeleid heeft Den Haag de afgelopen jaren veel winst opgeleverd. Parkeerproblemen zijn in grote delen van de stad minder geworden of zelfs opgelost en de druk van de geparkeerde auto's op de kwetsbare buitenruimte is kleiner geworden. Het parkeerkader biedt dus nog steeds een goede basis voor het te voeren parkeerbeleid in de stad. Echter, het parkeren van auto's in het stedelijk gebied is in veel gevallen nog steeds problematisch. Dit geldt enerzijds voor automobilisten (bewoners, bezoekers, werknemers) die op zoek zijn naar een plaats om hun auto te stallen. Anderzijds voor bewoners die ermee geconfronteerd worden dat grote delen van de openbare ruimte in hun leefomgeving worden ingenomen door geparkeerde auto's. In extreme gevallen kunnen geparkeerde auto's zelfs tot veiligheidsproblemen leiden als de bereikbaarheid voor de nood- en hulpdiensten wordt gehinderd. Gemeentelijk ingrijpen om parkeeroverlast tegen te gaan is daarom gewenst en soms zelfs noodzakelijk, maar roept ook bijna altijd kritiek en emotie op. Dit gaat ook op voor een grote stad als Den Haag.

Sinds de vaststelling in 2009 hebben zich ontwikkelingen voorgedaan die om aanscherpingen, nuanceringen en/of aanvullingen van dit parkeerbeleid vragen. Ik heb er niet voor gekozen het Parkeerkader aan te passen, maar ik wil door middel van deze zogenaamde 'Parkeerbrief 2015' een update bieden van het parkeerbeleid in de stad. In deze brief komen op systematische wijze een aantal onderwerpen aan de orde die de afgelopen jaren tot discussies hebben geleid en/of onduidelijk bleken te zijn, om vervolgens aan te geven hoe ik in de toekomst in deze kwesties wil handelen. Dit doe ik allereerst door een korte terugblik te geven op het vigerende parkeerbeleid en de daarbij behorende toepassingsregels.

Vervolgens zal ik ingaan op de ontwikkeling van de parkeerdruk en het autobezit in de stad. Vervolgens zal ik mijn voornemens voor de komende jaren uiteen zetten en sluit ik af met een financiële paragraaf.

Inlichtingen bij
Bart Roels

Ontwikkeling van de parkeerdruk

De gemeente meet op gezette tijden de parkeersituatie in de stad en stelt aan de hand daarvan periodiek een parkeermonitor op. Daartoe worden parkeertellingen gehouden en worden de uitkomsten daarvan periodiek geanalyseerd. In 2013 bleek in 28 buurten de parkeerdruk boven de 90% te zijn. In 2014 was dat nog maar in 22 buurten het geval. Uit parkeerdrukmetingen van begin 2015 is gebleken dat er op dit moment nog slechts 19 buurten zijn met een parkeerdruk boven de 90%. Ik ben verheugd over deze ontwikkeling en zie hierin een indicatie dat het Haagse parkeerbeleid van de afgelopen jaren zijn vruchten afwerpt: de mix van toevoegen van parkeerplaatsen (p2500) en invoeren van betaald parkeren werkt.

De gegevens die voortkomen uit de meest recente parkeermonitor zijn terug te vinden op kaart 1. Er worden drie typen buurten onderscheiden:

1. Buurten zonder parkeerproblemen (Groen)

Dit zijn buurten met een parkeerdruk onder de 90%, waaruit geen klachten bekend zijn over de parkeersituatie. Deze buurten zijn op het bijgevoegde kaartje met de kleur groen aangeduid. In onze terminologie spreken we daarom van 'groene buurten'.

2. Buurten met parkeerproblemen (Rood)

In de rood gekleurde buurten is de parkeerdruk hoger dan 90%. De parkeerdruk is in relatie tot de parkeercapaciteit echter zodanig, dat deze is op te lossen zonder dat er (op grote schaal) extra parkeergelegenheid moet worden toegevoegd.

3. Buurten met ernstige parkeerproblemen (Blauw)

Indien in een buurt de parkeerdruk zo hoog is dat deze niet op een acceptabel niveau is te krijgen zonder dat er extra parkeerplaatsen worden toegevoegd, spreken wij van 'blauwe buurten'. Meestal zijn dit buurten met een parkeerdruk boven de 100%, waar de beschikbare parkeercapaciteit onvoldoende is om het autobezit van de buurtbewoners te kunnen faciliteren.

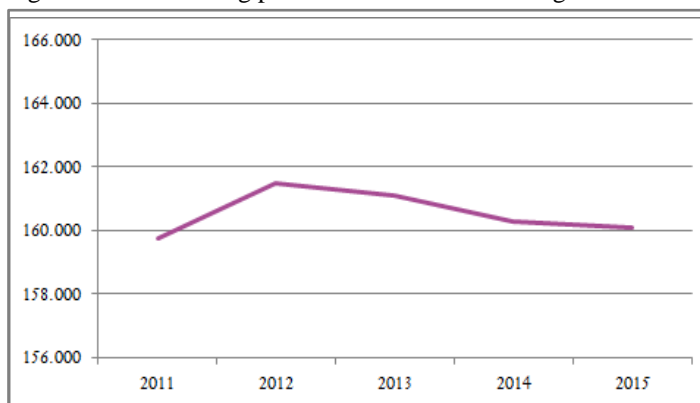
Op de kaart zijn er naast groene, rode en blauwe buurten ook nog gele buurten aangegeven. Dit zijn buurten waar in het verleden een hoge parkeerdruk (>90%) is gemeten, maar waarvan op dit moment geen actuele parkeerdrukcijfers voorhanden zijn. Ook kunnen het buurten zijn waar weliswaar een te hoge parkeerdruk is gemeten, maar waarvan de aard en omvang van het parkeerprobleem nog niet volledig helder is. Na de laatste parkeerdrukmeting is er in die buurten sindsdien veel nieuw vastgoed ontwikkeld. De (potentiële) problemen in de gele buurten vragen om nader onderzoek en om nieuwe parkeerdrukmetingen.

Kaart 1: parkeerdruk per buurt 2015 (de nummers zijn buurtaanduidingen zoals die terugkomen in het hoofdstuk Aanleg van nieuwe parkeerplekken in woonbuurten)



De gemeente meet ook het autobezit in de stad en houdt daar rekening mee in het parkeerbeleid. De jarenlange groei van het autobezit stagneert de afgelopen jaren. Bij de vaststelling van het Parkeerkader Den Haag in 2009, werd voor de periode 2010-2020 nog een groei van het autobezit per huishouden met 8% voorzien. Tussen 2010 en 2015 is het aantal geregistreerde personenauto's in Den Haag echter slechts met iets minder dan 2% gegroeid. Het aantal huishoudens echter is sindsdien met bijna 4% toegenomen. Het autobezit per huishouden is dus per saldo niet toe- maar juist afgenomen. De precieze oorzaken van deze ontwikkeling zijn niet bekend, maar de economische crisis van de afgelopen jaren zal hierop zeker van invloed zijn geweest. Ook zijn de uitbreiding van het betaald-parkeergebied in de stad en de opkomst van het delen van auto's in welke vorm dan ook, een mogelijke verklaring. Omdat het nog erg onzeker is welke kant het met het autobezit zal opgaan, is de lichte daling van het autobezit (sinds 2012) voor mij nu geen reden om het parkeerbeleid te wijzigen.

Figuur 1: ontwikkeling personenautobezit Den Haag



Hierna zal ik in meer detail ingaan op het vigerende parkeerbeleid en op de drie meest toegepaste instrumenten van dat beleid. Ik sluit de brief af met een financiële paragraaf.

Het Haagse parkeerbeleid

Algemeen

Zoals ik aan het begin van deze brief al opmerkte, is het Parkeerkader Den Haag 2010-2020 in 2009 door de gemeenteraad vastgesteld (RIS 168473A). Het Parkeerkader bevat de uitgangspunten van het Haagse parkeerbeleid tot 2020, dat zich in de kern richt op twee doelen:

- Het bieden van een reële kans op het vinden van een vrije parkeerplaats op loopafstand van de herkomst of bestemming;
- Het bieden van oplossingen voor de leefbaarheids- en veiligheidsproblemen die in de openbare ruimte kunnen ontstaan door een te grote hoeveelheid geparkeerde auto's. De parkeerdruk is dan groter dan 90%.

Bij het oplossen van parkeerproblemen hanteert het Parkeerkader grofweg twee instrumenten: de invoering van betaald parkeren en het toevoegen van extra parkeerplaatsen.

Er is nadrukkelijk niet gekozen voor het terugdringen van het autobezit of het verschuiven van de modal shift als doelen van het parkeerbeleid. Voor die doelen worden andere beleidsinterventies ingezet. In tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, voert Den Haag ook geen betaald parkeren in om extra geld te verdienen. Betaald parkeren is puur gericht op het reguleren van het parkeergedrag en op het oplossen van parkeerproblemen.

Het Haagse parkeerbeleid is gericht op het scheppen van *evenwicht*. In de eerste plaats evenwicht tussen de vraag naar en het aanbod van parkeergelegenheid, zodat bewoners, werknemers en bezoekers een reële kans hebben op het vinden van een vrije parkeerplaats dichtbij de woning of de bestemming. Daarnaast gaat het om evenwicht tussen ruimte voor parkeren en ruimte voor andere belangrijke functies in de openbare buitenruimte, zodat de druk van de geparkeerde auto op de woon- en leefomgeving niet te groot wordt.

Om dit gewenste evenwicht te bereiken beschikt de gemeente grofweg over drie instrumenten:

- **Parkeernormering** bij nieuw- en verbouw, waardoor de parkeerbehoefte van een ruimtelijke ontwikkeling vooral op eigen terrein wordt opgevangen en niet onnodig drukt op de openbare ruimte. Zeker niet op plaatsen waar die ruimte schaars is;
- Invoering van **betaald parkeren**, waardoor *buurtvreemde* automobilisten financieel worden geprikkeld om hun auto niet (te lang) in een bepaalde wijk te parkeren;
- Aanleg van **nieuwe parkeerplaatsen** in gebieden waar sprake is van een structureel tekort aan parkeercapaciteit.

De afgelopen jaren is op basis van het Parkeerkader het beleid verder uitgewerkt en in de praktijk toegepast. Dit heeft onmiskenbaar positieve gevolgen gehad voor de kwaliteit van de openbare ruimte en voor de mate waarin de parkeerbehoefte in de stad wordt gefaciliteerd. In vele buurten zijn extra parkeerplaatsen toegevoegd en/of is betaald parkeren ingevoerd. In vrijwel al die buurten is de druk van de geparkeerde auto op de openbare ruimte sterk afgenomen. Uit de evaluaties die één jaar na invoering van betaald parkeren standaard wordt gehouden, blijken de bewoners en bedrijven overwegend tevreden over de maatregel te zijn: bewoners vinden weer gemakkelijker een parkeerplaats in hun straat en er wordt niet meer op stoepen, op straathoeken en in groenvoorzieningen geparkeerd.

Tenslotte wil ik hier meegeven dat Den Haag zich in Nederland onderscheidt door relatief lage parkeertarieven. Dit geldt zowel voor de tarieven van de bewonersvergunningen als voor de tarieven van het parkeren op straat.

In de volgende paragraaf zal ik achtereenvolgens ingaan op de hiervoor genoemde instrumenten van het parkeerbeleid.

Parkeernormering

Vrije fysieke openbare ruimte is in een stad als Den Haag een schaars goed. Immers, waar een geparkeerde auto staat kan zich geen speeltuin, groenvoorziening, fietsparkeerplaats of ORAC bevinden. Andersom geldt uiteraard het zelfde.

De gemeente streeft steeds naar een evenwichtige aanwending van de schaarse openbare ruimte, zodat de leefomgeving van mensen zo prettig en functioneel mogelijk kan worden ingericht. Daarbij hoort ook een acceptabele parkeerdruk. Het evenwicht in een buurt kan worden verstoord als er bijvoorbeeld op grote schaal woningen bijkomen of andere ontwikkelingen plaatsvinden, zonder dat daarvoor extra parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. De groeiende parkeerbehoefte zou dan worden afgewenteld op de openbare ruimte, wat vaak leidt tot parkeer- en leefbaarheidsproblemen.

Om dit te voorkomen stelt de gemeente bij nieuw- of verbouwplannen als voorwaarde dat er op eigen terrein parkeergelegenheid moet worden gecreëerd. In de praktijk betekent dit dat de gemeente meestal eist dat er bij nieuwe kantoren, woningcomplexen en winkelcentra extra parkeerterreinen en/of garages moeten worden aangelegd. Dit beleid en het bijbehorende toepassingskader zijn vastgelegd in de Nota Parkeernormen Den Haag, die in 2011 door de gemeenteraad is vastgesteld (RIS 181571a).

In zijn algemeenheid blijken de nieuwe normen en toepassingsregels goed te werken. Op sommige onderdelen is dit echter niet het geval. Vooral bij de beoordeling van dakopbouwen en woningsplitsing is gebleken dat voor een adequate toepassing van het instrument van parkeernormering, een beperkte bijstelling van het parkeerbeleid wenselijk is. Hiertoe wordt, zonder dat dit zal leiden tot een aanpassing van de huidige parkeernormen, dit najaar een wijzigingsvoorstel aan u voorgelegd.

Ook de regeling voor de mogelijkheid tot het afkopen van de parkeereis behoeft aanpassing. Soms blijken ontwikkelaars van woningen, kantoren of bedrijven niet in staat om aan de parkeereis te voldoen. In veel van die gevallen is de beschikbare fysieke ruimte in het bouwplan onvoldoende om parkeerplaatsen op eigen terrein te kunnen realiseren of is dit alleen tegen zeer hoge kosten mogelijk. Onder bepaalde voorwaarden kan de parkeereis dan worden afgekocht. De ontwikkelaar betaalt dan een afkoopsom aan de gemeente, die de verplichting om de benodigde parkeerplaatsen op loopafstand van het bouwobject te realiseren overneemt. In 2006 is de afkoopregeling voor de gemeente verruimd. In plaats van het aanleggen van parkeerplaatsen op loopafstand kan de gemeente sindsdien ook kiezen voor het bieden van parkeergelegenheid op grotere afstand. Deze voorzieningen kunnen sindsdien in de gehele stad worden gerealiseerd.

Echter, de rechter heeft in verschillende beroepszaken geoordeeld dat de afkoopsommen uitsluitend mogen worden besteed aan het realiseren van parkeerplaatsen op loopafstand van het bouwplan. Mede hieruit is gebleken dat de huidige regeling niet meer aansluit op de actuele behoeften van zowel de gemeente als de vastgoedontwikkelaars. Er wordt nog maar nauwelijks door projectontwikkelaars afgekocht en de hoogte van de afkoopsom is meestal te gering om (in pandige) parkeervoorzieningen te kunnen bekostigen. Actualisering van de afkoopregeling wordt op dit moment voorbereid. Het resultaat daarvan wil ik nog dit jaar aan uw commissie voorleggen.

Betaald parkeren

Algemeen

Zoals ik eerder in deze brief al heb aangegeven zijn de ervaringen met het invoeren van betaald parkeren en het toevoegen van parkeerplaatsen, de afgelopen jaren overwegend positief geweest: de parkeerdruk is gedaald en de mensen zijn in overwegende mate tevreden. Het beleid is dus effectief gebleken.

Er is echter ook sprake van ongewenste bijwerkingen die soms tot klachten van burgers en bedrijven leiden. Zo kan de invoering van betaald parkeren in een wijk leiden tot het uitwijken van parkerende auto's naar aangrenzende wijken, waar parkeren nog gratis is. Dit wordt ook wel het *waterbedeffect* genoemd.

Verder komen huishoudens die beschikken over een parkeerplek op eigen terrein, bij invoering van betaald parkeren niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat voor de eerste auto^{1/2}. Zij moeten de eerste auto in principe op eigen terrein parkeren. Dit uitgangspunt leidt in de praktijk soms tot boze reacties. Dit is vooral het geval wanneer de huurprijs van een parkeerplek in een bij de woning behorende parkeergarage, vele malen hoger is dan het vergunningstarief op straat voor een eerste auto. Mensen voelen dat als onrechtvaardig en voelen zichzelf het slachtoffer van de invoering van betaald parkeren. Ik heb begrip voor deze opvatting maar ik kan hieraan op dit moment weinig veranderen. Ik vind het belangrijk dat de parkeergelegenheid op eigen terrein optimaal wordt gebruikt, omdat dit parkeerproblemen in woonbuurten soms kan voorkomen of bijdraagt aan de oplossing van deze problemen. Op de hoogte van de tarieven van het parkeren in particuliere parkeergarages heeft de gemeente geen invloed. Deze tarieven worden door de ontwikkelaar/eigenaar van de garage op basis van bedrijfsmatige motieven bepaald en zijn soms veel hoger dan het vergunningstarief voor de eerste auto op straat.

Hierna ga ik in op een aantal onderwerpen en kwesties die samenhangen met betaald parkeren en die de afgelopen jaren tot discussies, misverstanden of bijzondere wensen hebben geleid.

Achtereenvolgens komen aan de orde hoe om te gaan met draagvlak, de bezoekersregeling, parkeren bij (sport-) verenigingen, geparkeerde busjes in woonwijken, blauwe zones en de evaluatie van parkeerregelingen. Tenslotte zal ik nog kort iets melden over de handhaving door middel van kentekenparkeren.

Draagvlak

In november 2014 heeft de gemeenteraad een motie (motie 80) aangenomen (RIS 278371) die het college oproept na te gaan op welke manier er, voorafgaande aan een besluit tot invoering van betaald parkeren, gezorgd kan worden voor een maximaal draagvlak in de betreffende wijk of buurt. Ook wordt in deze motie gevraagd om over dit soort besluiten optimaal met de buurt te communiceren.

Ik onderschrijf de strekking van de motie en onderken dat het Parkeerkader Den Haag niet volledig helder is over in welke situaties en op wat voor wijze er draagvlak voor invoering van betaald parkeren verworven moet worden. De afgelopen jaren heeft het college zeer strikt het zogenaamde 90%-criterium gehanteerd. Dit hield in dat er bij een geconstateerde parkeerdruk van 90% of hoger, parkeermaatregelen werden ingevoerd. Dat betrof ofwel de invoering van betaald parkeren, al dan niet vooraf gegaan door het toevoegen van parkeerplaatsen. Hoewel daarbij voldoende draagvlak onder bewoners uiteraard belangrijk was, was het geen absolute randvoorwaarde voor de invoering van parkeermaatregelen.

Draagvlak betrof dan ook hoofdzakelijk de *wijze van* invoering. De redenering daarbij was dat bij een parkeerdruk van 90% of hoger de kans voor bewoners om een vrije parkeerplaats op loopafstand van de woning te vinden, te gering werd geacht. Vanuit de ervaring dat er hierdoor vaker fout wordt geparkeerd, was tegelijkertijd ook de bereikbaarheid van de buurt voor de nood- en hulpdiensten en daarmee de veiligheid in het geding.

Ik ben van mening dat het oplossen van veiligheidsproblemen nooit afhankelijk mag zijn van maatschappelijk draagvlak alleen. In een groot aantal buurten waar de afgelopen jaren betaald parkeren is ingevoerd, was de bereikbaarheid van de wijk voor de nood- en hulpdiensten zonder meer in het geding.

¹ Indien men een tweede auto bezit krijgt men voor die auto wel een parkeervergunning voor het lage tarief van een eerste vergunning.

² Het beleid om geen parkeervergunning te verstrekken indien beschikt kan worden is juridisch getoetst en is ook in rechterlijke uitspraken robuust gebleken.

Het is dan ook terecht dat dit probleem nu door invoering van betaald parkeren is opgelost. Echter, in een aantal buurten waar thans een te hoge parkeerdruk wordt gemeten, blijkt dat de bereikbaarheid van de buurt voor de nood- en hulpdiensten niet in gevaar is. Ook zijn er uit deze buurten weinig klachten bekend over een te hoge parkeerdruk of een te geringe parkeercapaciteit.

In deze gevallen ben ik van mening dat er ruimte moet zijn om in overleg met de bewoners te zoeken naar de meest geschikte maatregelen. Ik wil de toepassing van het 90%-criterium dan ook nuanceren. In de toekomst zal ik drie soorten situaties onderscheiden:

- Als de parkeerdruk onder de 90% is, is er in principe geen sprake van een parkeerprobleem. De gemeente treft dan geen maatregelen, tenzij bewoners daar zelf om vragen. De gemeente zal dan in overleg met de bewoners zoeken naar passende maatregelen. Indien in deze gevallen invoering van betaald parkeren wordt overwogen, zal dit door de gemeente vooraf worden getoetst op draagvlak: alleen als uit een draagvlakmeting blijkt dat een meerderheid van de bewoners daar voorstander van is, zal betaald parkeren worden ingevoerd.
- Als de parkeerdruk tussen de 90 en 100% ligt, neemt de gemeente het initiatief om het parkeerprobleem te onderzoeken. Er wordt contact gezocht met de bewonersorganisaties om hen te betrekken bij die onderzoeken. Een consultatie van de nood- en hulpdiensten zal daar in alle gevallen onderdeel van zijn.

Indien blijkt dat deze diensten tijdens hun werk regelmatig worden gehinderd door de parkeersituatie in de buurt, zal betaald parkeren worden ingevoerd, ongeacht het draagvlak daarvoor in de buurt. Uiteraard zullen de bewoners en bedrijven hiervan, in nauw overleg met de bewonersorganisaties, vroegtijdig op de hoogte worden gesteld. Indien blijkt dat de nood- en hulpdiensten geen problemen met de parkeersituatie ervaren, zal in overleg met de bewonersorganisatie een pakket van maatregelen worden opgesteld, waarmee de (te) hoge parkeerdruk kan worden teruggebracht onder de 90%. Indien invoering van betaald parkeren deel uitmaakt van dit pakket, zal dit in een draagvlakpeiling aan de buurt worden voorgelegd. Betaald parkeren zal in deze gevallen alleen worden ingevoerd als een meerderheid van de bewoners daar voorstander van is.

- Ligt de parkeerdruk boven de 100%, dan beschouw ik het parkeerprobleem zonder meer als urgent en bedreigend voor de leefbaarheid en de veiligheid van de buurt. Invoering van betaald parkeren is in dat geval niet afhankelijk van de resultaten van een draagvlakmeting. Ook dan zal ik overigens in overleg treden met de bewonersorganisatie en hen betrekken bij de planvorming. Ik zal dit dan vroegtijdig richting de bewoners communiceren.

Hiermee denk ik voldoende invulling te hebben gegeven aan uw motie en zal het college door middel van een raadsmededeling aan u voorstellen motie 80 als afgedaan te beschouwen.

Kentekensparkeren

In 2012 heeft de raad het raadsvoorstel “optimalisatie en modernisering straatparkeren Den Haag” (RIS 248686) vastgesteld. In de beleidsreactie bij het Doelmatigheidsonderzoek Parkeren (RIS 267094) uit 2013 is de invoering van kentekensparkeren naast andere zaken aanbevolen.

Voor het verstrekken van parkeerrechten en voor het controleren van voertuigen, wordt - ook in Den Haag - steeds vaker het kenteken gebruikt. Dit is een bewuste strategie die leidt tot eenvoud en het overbodig worden van allerlei fysieke bewijsstukken voor authenticatie en autorisatie van voertuigen of hun eigenaren (kaartjes, papieren, passen). Het verstrekken van digitale parkeerrechten vereenvoudigt de logistiek en vergemakkelijkt zelfbediening. Dit biedt bijvoorbeeld mogelijkheden voor het ontwikkelen van nieuwe producten en diensten ter vervanging van de huidige parkeervergunningen. Voor de parkeerder wordt het makkelijker om zijn (parkeer)betaling te verrichten. De parkeercontrole wordt eenvoudiger omdat het kenteken het gestandaardiseerde identificerende gegeven is.

“Parkeercontrole op kenteken met gebruik van kentekenherkenning” ofwel “scannen”, maakt productiviteitsverbetering en kwaliteitsverbetering van de parkeercontrole mogelijk en is een waardevolle bron voor – anonieme of geanonimiseerde – gegevens over het gebruik van de openbare parkeerruimte.

Concreet zullen in 2015 de volgende stappen worden gezet:

1. Aanschaf van scanvoertuigen met bijbehorende software en andere logistieke en operationele ondersteuning;
2. Het in gebruik nemen van een centrale parkeerrechtendatabase, die het proces van de parkeercontrole (één bron) vereenvoudigt en de kwaliteit verhoogt;
3. Uniformering en vereenvoudiging van parkeerregimes op straat en samenvoeging van vergunningsgebieden;
4. Geleidelijke invoering van kentekenparkeren voor de verschillende parkeervergunningen, om op die manier de digitaliseringsgraad te verhogen;
5. Aan de hand van een rekenmodel zal nader worden bepaald wanneer het profijtelijk is om kentekeninvoer op de parkeerautomaten in te voeren. Hiervoor zal een plan van aanpak voor gefaseerde invoering worden opgesteld.

In de bij 2 genoemde database worden op kenteken de tijd en plaats waarop iemand mag parkeren vastgelegd. Dit dient uitsluitend ten behoeve van een efficiënte controle op het betaald parkeren. De gegevens worden gebruikt in overeenstemming met de Wet bescherming Persoonsgegevens. Tevens wordt ten behoeve van het kenteken parkeren een privacy reglement opgesteld.

De bezoekersvergunning

De gemeente Den Haag kent voor de bewoners van wijken waar betaald parkeren geldt, een bezoekersvergunning. Voor een bedrag van €18,35 per jaar ontvangen huishoudens een aantal parkeeruren ten behoeve van hun bezoek. Het bezoek hoeft dan geen parkeergeld aan de meter te betalen.

In 2013 is de effectiviteit van deze bezoekersregeling door een externe specialist onderzocht. De uitkomsten van dit onderzoek (RIS 265319) wezen uit dat het systeem dat Den Haag voor het bezoek van bewoners hanteert, vergelijkbaar of gunstiger is dan dat in andere vergelijkbare steden in Nederland. Ook bleek dat een grote meerderheid van de houders van een bezoekersvergunning (96%) zijn jaarlijkse bezoekersuren niet volledig verbruikt. Daarmee constateer ik dat het aantal bezoekersuren dat de gemeente ter beschikking van bewoners stelt, over het algemeen volstaat. Tegelijkertijd heeft de onderzoeker een aantal aanbevelingen gedaan om de werking van de regeling voor bezoekersparkeren verder te verbeteren. Omdat deze verbeteringen technisch gezien niet gerealiseerd konden worden binnen het toen lopende contract met de leverancier, zijn deze opgenomen in het programma van eisen bij een nieuwe aanbesteding. Deze aanbesteding is onlangs afgerond en zal leiden tot:

- De mogelijkheid voor bezoekers om extra uren bij te kopen tegen het geldende straattarief;
- De mogelijkheid om meerdere parkerende bezoekers op één woonadres tegelijkertijd met de bewonersvergunning aan- en af te melden;
- De mogelijkheid om een bezoeker voor parkeren op meerdere aaneengesloten dagen aan te kunnen melden;
- Het aanbieden van verschillende urenbundels en de mogelijkheid om een beperkt aantal niet gebruikte uren naar een volgend jaar mee te kunnen nemen.

Naast bovenstaande aanpassingen veranderen er met het in gebruik nemen van de applicatie van de nieuwe leverancier nog een aantal andere zaken voor de gebruikers van de bezoekersvergunning. De belangrijkste zijn:

- Het parkerend bezoek wordt aangemeld door middel van het doorgeven van een kenteken in plaats van het aanmelden van een parkeerpas. Het is niet meer nodig om een pas in de auto te leggen ter identificatie. Er worden dan ook geen passen meer verstrekt.

- Het wordt mogelijk om het parkerend bezoek te machtigen (éénmalig of structureel) om zichzelf aan en af te melden via alle beschikbare kanalen.
- In het nieuwe systeem is het mogelijk om parkerend bezoek aan- en af te melden via internet, sms, app en telefoon, waarbij tevens gewerkt kan worden met een zogenaamde favorietenlijst. Om die reden is het niet langer noodzakelijk om het inbellen voor het aan- en afmelden van parkerend bezoek via de digitale bezoekersregeling gratis aan te bieden (zie besluit college DSB/2014.892).

Voor het verlenen van mantelzorg kent de gemeente de zogenaamde mantelzorgvergunning. Verzorgers, ook degenen die gebruik maken van een leenauto, kunnen hierdoor kosteloos parkeren.

Parkeren bij (sport)verenigingen

Bij de invoering van betaald parkeren ontvang ik regelmatig reacties van in de buurt gelegen (sport)verenigingen. Zij betogen dat hun leden, bezoekers en vrijwilligers last hebben van het betaald parkeren en daardoor minder geneigd zijn vrijwilligerswerk te doen. In sommige gevallen wordt zelfs gesteld dat daardoor het voortbestaan van de vereniging gevaar loopt.

Uit evaluaties van de invoering van betaald parkeren blijkt meestal dat de gevreesde gevolgen in de praktijk niet optreden. Echter, het college erkent dat verenigingen in toenemende mate zijn aangewezen op de inzet van vrijwilligers en dat betaald parkeren het voor vrijwilligers lastiger en duurder maakt om met de auto naar de vereniging te komen. Het animo om als vrijwilliger aan een vereniging bij te dragen kan daardoor onder druk komen te staan.

De coalitie trekt zich deze zorg van verenigingen aan. Niet voor niets is in het Coalitie Akkoord “Vertrouwen op Haagse Kracht!” opgenomen dat een goed parkeerbeleid juist nu ook aandacht vraagt voor de specifieke positie van mantelzorgers, sportverenigingen en vrijwilligers.

Voor bewoners die afhankelijk zijn van mantelzorg is het mogelijk om voor de mantelzorger een speciale parkeervergunning aan te vragen. Deze vergunning kost €36 per jaar en geeft recht op 400 (zorg)parkeeruren per huishouden per jaar.

Wat sportvereniging en vrijwilligers betreft, houden wij vast aan de mening dat bewoners in woonwijken bij het parkeren geen bovenmatige hinder mogen ondervinden van de verkeersaantrekkende werking van in de buurt gelegen sportverenigingen, zullen wij de raad voorstellen om een aparte regeling in te stellen die aan de zorg van veel verenigingen tegemoet komt. De insteek daarbij is dat hoofdzakelijk vrijwilligers van deze regeling moeten kunnen profiteren. De gedachten gaan uit naar twee opties die op dit moment worden uitgewerkt:

- 1) Het beschikbaar stellen van een beperkt aantal parkeervergunningen, dat onbeperkt gebruikt kan worden in de buurt;
- 2) Het beschikbaar stellen van een urensaldo dat naar eigen inzicht van de vereniging kan worden ingezet voor gratis parkeren op straat.

Het ledental van de vereniging zal bepalend zijn voor het aantal vergunningen of uren waarvoor zij in aanmerking komt. In het najaar van 2015 zult u hierover nader worden geïnformeerd en zal een concreet voorstel worden gepresenteerd.

Geparkeerde busjes in woonbuurten

De gemeente heeft de afgelopen jaren regelmatig klachten ontvangen over busjes die hinderlijk geparkeerd staan in woonwijken. Ik heb die klachten en het probleem daarachter nader in kaart laten brengen, maar daaruit kwam geen eenduidig beeld naar voren.

Vaak ging het om busjes die volgens de indieners van de klacht niet in de buurt thuis hoorden. Soms gingen de klachten over de omvang van de voertuigen of over de duur dat ze in een straat stonden geparkeerd. Er is gebleken dat dergelijke klachten niet alleen in Den Haag spelen; in bijna alle stedelijke gebieden in Nederland treden ze op. Voor dit probleem bestaat helaas geen simpele universele oplossing.

Wanneer het gaat om geparkeerde voertuigen met buitensporige afmetingen, dan kan daar eenvoudig tegen worden opgetreden: de algemene plaatselijke verordening (APV) verbiedt het om voertuigen die langer zijn dan 6 meter en/of hoger dan 2,40 meter, buiten werktijd op de openbare weg te parkeren.

Grotere voertuigen mogen alleen worden geparkeerd op de daarvoor aangewezen parkeerstroken die her en der in de stad liggen. Bewoners met grote voertuigen kunnen wel in aanmerking komen voor een bewonersvergunning maar verwerven daarmee nog niet het recht om, tegen de geldende APV in, 's avonds en 's nachts op de openbare straat te parkeren. Door middel van handhaving wordt hiertegen opgetreden. Er is bekeken of het mogelijk is om de maximaal toegestane afmetingen in de APV aan te scherpen. Ik zie daar vanaf omdat gangbare typen voertuigen (stationwagens, SUV's) dan al snel onder het verbod zouden komen te vallen. Ik acht dat niet wenselijk.

Er is wel gebleken dat het probleem vaker optreedt in buurten waar geen betaald parkeren geldt. De geparkeerde busjes verdwijnen voor een belangrijk deel uit die buurten zodra er betaald parkeren wordt ingevoerd. Dit betreft dan vooral de busjes die niet in eigendom of gebruik zijn van bewoners of bedrijven in de buurt. Overigens is ook gebleken dat de voertuigen waarover wordt geklaagd vaak juist wel in eigendom of gebruik zijn van bewoners of bedrijven uit de buurt. Zolang deze voertuigen voldoen aan de maten zoals opgenomen in de APV, dan is daar nu niet tegen op te treden.

Ik heb nog laten bekijken of het mogelijk is om meer speciale parkeervoorzieningen voor busjes (groot of klein) in de stad te realiseren. Dit blijkt in praktijk niet goed mogelijk omdat de hiervoor benodigde ruimte in de stad lastig is te vinden. Locaties die hier mogelijk voor in aanmerking komen, liggen vaak afgelegen en zijn daardoor minder sociaal veilig. De kosten om deze locaties en parkeervoorzieningen sociaal veilig te maken zijn relatief hoog, terwijl de wens om er gebruik van te maken waarschijnlijk laag zal zijn.

Alles overziende zie ik geen concrete mogelijkheden om het parkeren van busjes in woonwijken te verbieden of te verminderen. Omdat het in veel gevallen gaat om busjes van bewoners, vraag ik mij ook af of een verbod een wenselijke situatie zou opleveren.

Vooralsnog houd ik het erop dat bewoners in goed overleg met elkaar tot oplossingen moeten kunnen komen. Buurtbewoners zijn denk ik best bereid om bij hun parkeergedrag rekening met elkaar te houden.

Blauwe zones in Den Haag

Blauwe zones komen niet voor in Den Haag. Dat is een bewuste keuze van de gemeente. Den Haag kent een zogenaamd fiscaal parkeerregime. Dit betekent dat betalen voor parkeren op straat formeel neerkomt op het betalen van parkeerbelasting aan de gemeente. Er is voor dit fiscale regime gekozen omdat in dat geval de opbrengsten van het parkeren op straat en de eventueel te heffen boetes ten goede komen aan de gemeente.

Zoals ik hierboven al aangaf streeft Den Haag naar een parkeersysteem waarin de kosten worden gedragen door de opbrengsten van het systeem. De voornaamste kostenpost van betaald parkeren is de handhaving. Bij een niet-fiscale parkeerregeling of een regeling zonder parkeeropbrengsten (zoals een blauwe zone), kunnen de kosten van de handhaving niet uit de parkeeropbrengsten worden gedekt. De handhaving zal dan dus op een andere wijze moeten worden bekostigd.

In het Coalitie Akkoord “Vertrouwen op Haagse Kracht!” is, omwille van de winkelstraten die het in deze tijden van economische tegenspoed moeilijk hebben, een onderzoek aangekondigd naar de toepasbaarheid van zogenaamde *blauwe zones* in Den Haag. Ik wil proberen om daarbij om bovenstaande redenen, zoveel mogelijk aan te sluiten bij het fiscale systeem. Vanuit die gedachte is gezocht naar de mogelijkheid van een typisch Haagse variant: ik wil in het tweede deel van 2015 een pilot laten doen met zogenaamde *groengele zones*. In een aantal winkelstraten binnen de hoofdwinkelstructuur waar al betaald parkeren geldt en het instrument zinvol zou kunnen zijn, zullen enkele parkeerplaatsen worden aangewezen waar kortparkeerders tegen betaling van een laag fiscaal te heffen uurtarief (bijvoorbeeld 10 eurocent) voor maximaal een uur mogen parkeren. Het hanteren van een maximum parkeerduur is daarbij nodig omdat die leidt tot meervoudig gebruik van deze plekken.

Ik acht het daarbij van groot belang dat de groengele zones bijdragen aan de klanttevredenheid van het winkelend publiek en aantoonbaar de vitaliteit van de betreffende winkelstraten bevorderen. Daarnaast is het belangrijk dat de kosten van de maatregel in een reële verhouding staan tot de opbrengsten. Ik neem mij voor om deze groengele zones te gaan testen in maximaal vijf verschillende winkelstraten en de resultaten daarvan na een jaar te evalueren.

Aanleg van nieuwe parkeerplekken in woonbuurten

Zoals hiervoor al is aangegeven zijn er (blauwe) buurten waar een bovengemiddeld hoge parkeerdruk wordt gemeten die niet op eenvoudige wijze is op te lossen. Het invoeren van betaald parkeren zou daar zonder andere aanvullende maatregelen niet leiden tot een voldoende daling van de parkeerdruk onder de 90%.

Meestal ligt de oorzaak in onvoldoende parkeercapaciteit om de auto's van de buurtbewoners te kunnen opvangen. In die gevallen (parkeerdruk vaak boven de 100%) neemt de gemeente het initiatief om het probleem nader te analyseren en treedt in overleg met de buurtorganisatie om oplossingsrichtingen te verkennen. In de meeste gevallen zal dit neerkomen op een combinatie van het creëren van extra parkeerplaatsen en het invoeren van betaald parkeren.

Op dit moment wordt wel de discussie gevoerd of de invoering van betaald parkeren altijd moet wachten totdat alle ontbrekende parkeerplaatsen zijn gerealiseerd. Afhankelijk van de aard en omvang van het parkeerprobleem zal samen met de buurt aan een passende oplossing worden gewerkt.

De aanleg van nieuwe parkeerplaatsen is kostbaar. Extra parkeerplaatsen op straat kosten gemiddeld €7.500,- per stuk (afhankelijk van de situatie, tussen de €3.000 en de €20.000). Het is niet altijd fysiek mogelijk om in de openbare ruimte nog extra plekken te realiseren. Waar dit niet mogelijk is moeten er dan parkeergarages worden gebouwd. Dit is uiterst kostbaar (soms tot € 75.000,- per plek). De gemeente Den Haag streeft er naar om bij de oplossing van parkeerproblemen tot zo efficiënt mogelijke maatregelen te komen. De toevoeging van extra parkeerplaatsen maakt dan ook altijd deel uit van een integrale oplossing, waarbij de hoeveelheid extra aan te leggen plekken wordt bepaald op basis van het effect dat de invoering van betaald parkeren reeds teweeg zal brengen. Dure nieuwe parkeergarages zullen alleen worden gebouwd als de ruimte voor maaiveldoplossingen ontbreekt.

De afgelopen jaren is in het kader van het programma P2500 succesvol aan oplossingen in een aantal blauwe buurten gewerkt en zijn er circa 1.800 extra parkeerplaatsen toegevoegd. In de Heesterbuurt en in Scheveningen Dorp-West is de toevoeging inmiddels voltooid en is na invoering van betaald parkeren het parkeerprobleem structureel opgelost. In onder meer de Bloemenbuurt-Oost, de Vruchtenbuurt, het Laakkwartier-Oost en Bezuidenhout-Oost wordt op dit moment nog gewerkt aan de toevoeging van extra parkeerplaatsen. Er zijn nog ongeveer 1.900 nieuwe parkeerplaatsen in voorbereiding.

In de blauwe buurten waar nog niet voldoende nieuwe parkeergelegenheid is aangelegd, wordt soms een tijdelijke kraagregeling ingevoerd. Deze beperkte en voor bewoners goedkope betaald parkeerregeling, lost niet het gehele parkeerprobleem op maar brengt wel enige verlichting. Zodra het benodigde aantal parkeerplekken is gerealiseerd, wordt de kraagregeling omgezet in een reguliere betaald parkeerregeling.

Aanpak van problematische buurten

Zoals ik hiervoor al heb opgemerkt heeft in het voorjaar van 2015 een onderzoek plaatsgevonden naar de parkeerdruk in Haagse buurten. In buurten waar de parkeerdruk boven de 90% uitkwam, is per buurt bezien wat in principe de gemeentelijke aanpak zou moeten zijn. Eén en ander is terug te vinden in tabel 1. Ik wil daarbij nadrukkelijk de opmerking plaatsen dat de daadwerkelijk te kiezen aanpak onderwerp is van overleg met de bewoners(organisaties). Voor zover de veiligheid dat toestaat, streven wij naar een aanpak die op een zo groot mogelijk draagvlak van bewoners kan rekenen. Hierna wordt per buurt beschreven wat de stand van zaken is en welke aanpak wordt overwogen.

De buurten worden naar hun kleuraanduiding (blauw, rood, geel) gerubriceerd:

Blauwe buurten

De blauwgekleurde buurten hebben een parkeerdruk groter dan 90% en hebben bovendien een structureel tekort aan parkeercapaciteit voor het autobezit van de bewoners.

Laakkwartier-Oost (25)

In 2013 en 2014 zijn in Laakkwartier-Oost 170 parkeerplaatsen door middel van herinrichting van straten toegevoegd. In februari 2014 is een kraagregeling ingevoerd³. Deze maatregelen hebben ertoe geleid dat de parkeerdruk flink is gedaald. Toch blijft die tegen de 100%. Er zijn nog steeds extra parkeerplekken nodig om hier de problemen op te lossen. In 2013 heeft de raad daarom het principebesluit genomen om parkeergarages aan te leggen onder de Allard Piersonlaan (RIS260893). De kosten van de twee garages, die in totaal 320 nieuwe parkeerplekken zullen opleveren, werden geraamd op €20 miljoen.

De uitvoerbaarheid van de bouw van deze garages wordt momenteel uitgewerkt. Daarbij wil ik mij nogmaals bezinnen op de kosten van dit project. Direct na de zomer van 2015 zal ik u nader informeren over de uitkomst daarvan.

Bezuidenhout-Oost (66)

In de tweede tranche van het programma PiW is Bezuidenhout-Oost aangewezen als buurt waar extra parkeerplaatsen moeten worden aangelegd om het parkeerprobleem op te lossen. Op basis van gegevens over het autobezit is in 2012 berekend dat er circa 500 extra parkeerplekken nodig zijn.

Begin 2015 is deze berekening opnieuw uitgevoerd aan de hand van recentere informatie. Het netto parkeertekort is nu bepaald op 370 parkeerplekken.

In 2014 is gestart met de uitwerking van herinrichtingsplannen van de woonstraten in Bezuidenhout-Oost. Met behulp van die herinrichtingen kunnen zoals het er nu uitziet netto ongeveer 80 extra parkeerplekken worden toegevoegd aan de buurt. Bruto gaat het om 150 nieuwe parkeerplekken, maar de geplande aanleg van ondergrondse restafvalcontainers (ORAC's) zal ten koste gaan van ongeveer 70 parkeerplekken. De herinrichtingen starten in het vierde kwartaal van 2015 en zullen tot en met 2018 duren.

Het is niet eenvoudig om de ruimte voor resterende 290 parkeerplekken in het gebied te vinden. In de buurt zelf is daarvoor geen ruimte meer en dus moet die ruimte vooral worden gezocht op de grenzen van het gebied. Ook wordt gekeken naar andere creatieve oplossingen. Zo wordt op dit moment de mogelijkheid bezien om de parkeerplekken te huren in twee leegstaande kantorencomplexen aan de Laan van Nieuw Oost-Indië. Ik hoop hiermee in ieder geval voor enkele jaren 150 parkeerplekken voor bewoners beschikbaar te krijgen. Daarnaast wordt als structurele oplossing onderzocht of dubbelgebruik van een deel van de parkeerplekken bij en onder de in het gebied aanwezige kantoren mogelijk is.

³ In de drie flankerende buurten werd een reguliere regeling ingevoerd.

Werknemers en bezoekers van de bedrijven in de kantoren zullen daar vooral overdag op doordeweekse dagen parkeren. In de avond, nacht en het weekend staan deze plekken veelal leeg. Omdat de piek van de vraag van bewoners vooral in de avond en nacht optreedt, kan deze in theorie in de leegstaande garages worden opgevangen.

Verder is de gemeente voornemens om de vier vergunningengebieden in Bezuidenhout samen te voegen tot een groter vergunningengebied, zodat de parkeerruimte die in aangrenzende buurten nog aanwezig is efficiënter gebruikt kan worden. Ook wordt een plan voorbereid om de werkingsuren van de vergunningsregeling in Bezuidenhout aan te passen.

De werkingsuren zijn nu van 9.00 tot 14.00 uur van maandag t/m vrijdag. In een groot deel van het gebied is de parkeerdruk vooral 's avonds erg hoog. Een vergunningsregeling die ook van kracht is in de avonduren en in het weekend ligt hier dus voor de hand.

Tot slot constateer ik dat er aan de kant van Mariahoeve een aantal wegen met veel parkeercapaciteit ligt, waar 's avonds nog veel vrije plekken zijn. Deze wegen kunnen als buffer dienen om het te verwachten waterbedeffer van de invoering van betaald parkeren op te vangen.

Geuzenkwartier (8)

In het Geuzenkwartier is een structureel tekort aan parkeercapaciteit geconstateerd. Op dit moment vindt in het kader van het Project Werelds Netwerk aan Zee een verkenning plaats van het doortrekken van lijn 11 naar het Norfolkterrein. In samenhang hiermee wordt bezien of het mogelijk is extra parkeerplaatsen te creëren voor het Geuzenkwartier. Ik verwacht hier begin 2016 nader over te kunnen rapporteren. Ik zal in contact treden met de bewonersorganisatie om te zoeken naar passende oplossingen voor de problematiek.

Vruchtenbuurt (53)

In de vruchtenbuurt is berekend dat er nog ruim 250 extra parkeerplaatsen nodig zijn om het tekort op te heffen. Een daartoe ingestelde denktank van bewoners heeft in december 2014 een voorstel aan het college uitgebracht over hoe deze extra plaatsen er kunnen komen (waarbij de huidige bomen in de middenberm gehandhaafd kunnen blijven). Een voorstel van het college heeft u inmiddels bereikt.

Bloemenbuurt-Oost (51)

In de Bloemenbuurt-Oost is een kraagregeling voor betaald parkeren ingevoerd en er is een collegebesluit genomen over het toevoegen van parkeerplekken door herinrichting van straten (RIS280738). Nadat die plaatsen zijn aangelegd, zal het parkeerprobleem zijn opgelost en kan de kraagregeling worden omgezet in een reguliere regeling voor betaald parkeren.

Rode buurten

De roodgekleurde buurten hebben (op basis van recente parkeertellingen) een parkeerdruk tussen de 90% en 100%. Mede gezien de beschikbare hoeveelheid parkeergelegenheid op eigen terrein, is het niet nodig om in deze buurten parkeercapaciteit toe te voegen. De aanpak van rode buurten heb ik in de passage over draagvlak in zijn algemeenheid al beschreven.

Die aanpak wordt mede bepaald door de inbreng van de bewonersorganisaties. Hierbij geldt altijd als randvoorwaarde dat er geen door de parkeersituatie ontstane urgente toegankelijkheidsproblemen worden ondervonden, door de nood- en hulpdiensten.

Statenkwartier (7)

In het Statenkwartier is in veel straten een te hoge parkeerdruk gemeten. In sommige grensstraten ondervinden bewoners overlast van het uitwijk-effect van de omliggende buurten waar een vergunningsregeling of een nog hogere parkeerdruk geldt. Ik ontvang hier regelmatig klachten over. Ik wil in de 2^e helft van 2015 in gesprek gaan met de bewoners van het Statenkwartier, over hun ervaringen met de hoge parkeerdruk in de buurt. Afhankelijk van de resultaten daarvan zal ik maatregelen overwegen.

Zorgvliet (41)

Ook in Zorgvliet is overdag een te hoge parkeerdruk geconstateerd. Het autobezit van de bewoners in relatie tot het aantal parkeerplaatsen is daar echter niet problematisch. Het tekort wordt voornamelijk overdag veroorzaakt door wijkvreemde parkeerders. Ik ben van plan om in de tweede helft van 2015 met de bewoners in gesprek te gaan over hun ervaringen met het parkeerprobleem in de buurt. Afhankelijk van de resultaten daarvan zal ik maatregelen overwegen.

Houtwijk (86)

In deze buurt met een hoge parkeerdruk lijkt het parkeertekort veroorzaakt te worden doordat de parkeerruimte op eigen terrein onvoldoende wordt gebruikt.

De aard en omvang van het probleem worden op dit moment nader onderzocht en ik wil nog in de tweede helft van 2015 in gesprek gaan met de bewonersorganisatie, over de ernst van het probleem en over eventuele maatregelen.

Tenslotte is er nog een aantal rode buurten waar sprake is van een te hoge parkeerdruk, waarvan de aard en omvang in de eerste helft van 2016 nader in kaart zal worden gebracht. Als dat gebeurd is zullen de resultaten met de bewoners en de nood- en hulpdiensten worden besproken. Het gaat om de volgende buurten:

- *Morgenstond-Oost (89);*
- *Componistenbuurt (93);*
- *Parkbuurt Oosteinde (103);*
- *Lage Veld (104);*
- *Singels (113);*
- *Binckhorst (60) (uitvoering Rotterdamsebaan en herontwikkelingsplannen afwachten).*

Gele buurten

Van de geelgekleurde buurten bestaan geen recente parkeertellingen maar in het verleden is in die buurten wel een te hoge parkeerdruk vastgesteld. Het gaat om een vijftal buurten, namelijk Erasmusveld (101), Hoge Veld (102), Nieuw-Waldeck (40), Kraaijenstein (97) en de Rietbuurt (121). In een aantal van deze buurten hebben sinds de laatste parkeerdruk metingen, nog veel bouwontwikkelingen plaatsgevonden. De parkeerdruk zal in 2015 opnieuw worden gemeten om daarmee de huidige parkeersituatie goed in beeld te krijgen. Zonodig leidt dit tot actie van de gemeente.

Groene buurten

Voor de groengekleurde buurten geldt dat op basis van parkeerdrukmetingen van begin 2015 de parkeerdruk niet meer boven de 90% ligt. Het gaat om de buurten Duindorp (100), Venen/Oorden/Raden (87), Morgenweide (112) en de Waterbuurt (114).

Beleid voor het opheffen/omzetten van parkeerplaatsen

Hoewel er in veel wijken een tekort is aan parkeerplaatsen, treden er toch regelmatig situaties op waar een wens bestaat om lokaal parkeerplaatsen op te heffen. Te denken valt aan de wens om een fietspad aan te leggen of aan de herinrichting van een straat waarbij nieuwe groen- en/of speelvoorzieningen moeten worden gecreëerd. Het is belangrijk dat bij het maken van de afweging zoveel mogelijk wordt gestreefd naar draagvlak bij omwonenden. Voor de op te heffen parkeerplaatsen geldt hierbij als gemeentelijke leidraad: als de parkeerdruk in een gebied van 200 meter loopafstand rond de op te heffen parkeerplaatsen in een recente op het maatgevende moment uitgevoerde meting onder de 80% ligt, mogen de parkeerplaatsen worden opgeheven. Dit geldt alleen indien de parkeerdruk hierdoor niet boven de 80% komt te liggen. Als de parkeerdruk al boven de 80% ligt, moet een parkeeralternatief worden aangedragen binnen dat zelfde gebied.

De plaatsing van ORAC's (Ondergrondse Restafval Containers) kan op gespannen voet staan met de parkeerbehoefte in een buurt. De bestuurlijke lijn is dat in woonbuurten waar geen parkeerproblemen zijn, ORAC's zonder meer kunnen worden geplaatst. Bij een parkeerdruk die tegen de 90% loopt moet er op worden toegezien dat de plaatsing van ORAC's niet de reden is van het ontstaan van parkeerproblemen. Bij een parkeerdruk boven de 90% worden geen ORAC's geplaatst.

Bekostiging Parkeren in Woongebieden

Zoals ik hierboven al heb opgemerkt heeft het Haagse parkeerbeleid niet als doelstelling om geld te verdienen. Bij het bewonersparkeren (vergunninghouders) streven wij naar kostendekkende vergunningentarieven. Die moeten zodanig zijn dat de kosten van de handhaving en de administratieve lasten hieruit kunnen worden gedekt. De afgelopen jaren is de gemeente hierin geslaagd.

De Haagse tarieven van het parkeren op straat zijn in vergelijking met de andere grote steden in Nederland relatief laag. Het toptarief in Den Haag is €2,60 per uur. In Amsterdam is dit €5,00, in Rotterdam €3,33 en in Utrecht €4,48.

Maar ook in steden als Apeldoorn, Eindhoven, Haarlem en Dordrecht liggen de tarieven boven die van Den Haag. Ondanks onze lage tarieven voor het straatparkeren (bezoekers) houdt de gemeente hier jaarlijks geld aan over. Deze opbrengsten komen in principe ten goede aan de algemene middelen.

Beschikbare financiële middelen

Vanaf 2010 is er voor gekozen om structureel een bedrag ter beschikking te stellen voor de aanleg van extra parkeerplaatsen in (blauwe) woongebieden. Jaarlijks is hiervoor in de gemeentebegroting een bedrag van €4,5 miljoen beschikbaar. Voor de periode 2015-2018 telt dit op tot €18 miljoen aan structurele middelen. In de afgelopen jaren zijn in diverse woongebieden al meer dan 1.800 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd en in gebruik genomen (stand van zaken per april 2015). Daarnaast is er structureel een bedrag van €3 miljoen per jaar beschikbaar voor het realiseren van fietsparkeervoorzieningen in het centrum van Den Haag.

Voor de aanleg van de extra parkeerplaatsen voor het autoverkeer in de komende jaren bestaat een bestuurlijk vastgesteld Uitvoeringsprogramma Parkeren in Woongebieden (PiW) 2014-2017 (RIS 269544). Daarnaast houd ik rekening met nieuwe projecten (derde tranche) en met een aantal *overige* projecten. Het college heeft de ambitie om in de periode tot en met 2018 ca. 2.300 nieuwe parkeerplekken aan te leggen (al dan niet in parkeergarages). Hiervoor zijn naast de eerder genoemde structurele middelen van €18 miljoen (€4,5 miljoen per jaar), incidentele middelen beschikbaar. Die middelen zijn ondergebracht in de zogenaamde Reserve Parkeren, waar op dit moment €5,1 mln. voor parkeren in woongebieden in zit. Bij elkaar is er voor PiW tot en met 2018 dus een budget €23,1 miljoen beschikbaar.

Overzicht kosten projecten tot en met 2018

In onderstaand overzicht is in een tabel een overzicht gegeven van de kosten van de geplande parkeerprojecten tot en met 2018. Deze doorkijk is gemaakt op basis van de meest recente stand van zaken van PiW. De projecten zijn grotendeels opgenomen in het Uitvoeringsprogramma 2014-2017. Dit geldt niet voor de projecten onder het kopje 'nieuw' en voor enkele 'overige' projecten. Over een groot deel van deze projecten, die bijna allemaal in voorbereiding zijn, moet nog bestuurlijk worden besloten. Omdat ik de uitvoering van deze projecten noodzakelijk acht om de parkeerproblemen in de blauwe buurten te lenigen, heb ik deze uitgaven al wel opgenomen in de overzichtstabel. Daarnaast zijn in de tabel nog de volgende kosten opgenomen: de kosten van de pilot met groengele zones, de te verwachten huurkosten van parkeergarages in Bezuidenhout. Ter dekking van de projecten in de periode 2015-2018 is in totaal circa €22 mln. benodigd.

Structurele kosten garages in de periode tot en met 2018 en daarna

De tabel laat tevens zien wat de jaarlijkse kosten zullen zijn van de bouw en exploitatie van de parkeergarages in Laak (Laakkwarier-Oost) en de tijdelijke parkeergarage in de Nieuwersluisstraat in Leyenburg tot en met 2018. De jaarlijkse kosten (kapitaalslasten) van deze garages zullen na 2018 ongeveer €3,3 mln. bedragen. Hoewel de uitvoerbaarheid van de garages onder de Allard Piersonlaan nog onderwerp van nadere studie zijn, wil ik de kosten/lasten daarvan (vooralnog) in het overzicht handhaven. Deze lasten zullen worden gedekt uit de (van de jaarlijks beschikbare €4,5 mln).

Projecten in de periode 2015-2018	Aantal parkeerplaatsen*	Totaal	RIS/ status besluitvorming/ uitvoering
Bezuidenhout-Oost (vervolg op 1 ^e fase, inclusief huur pp)	440	€2.205.000	N.n.b
Notenbuurt	69	€1.245.000	RIS 259735
Bloemenbuurt-Oost	230	€2.052.000	RIS 280738
Vruchtenbuurt	135	€3.265.000	N.n.b.
Rustenburg-Oostbroek	275	€2.060.000	Besluit in 2 ^e helft 2015
Nieboerweg	30	€40.000	Uitgevoerd (cofinanciering)
Capadosestraat	20	€325.000	Besluit medio 2015
Rijswijkseweg (stadslaan)	100	€755.000	Besluitvorming heeft onlangs plaatsgevonden (cofinanciering)**
Willem de Zwijgerlaan en andere straten in het Geuzenkwartier	140	€1.050.000	Besluitvorming vanaf 2016
Brinckerinckstraat	50	€250.000	Uitvoering wordt verwacht in 2 ^e helft 2016 (cofinanciering)
Div. straten Laakkwartier-West	50	€375.000	Uitvoering vanaf 2016 (cofinanciering)
Nieuw (derde tranche)	450	€3.375.000	Zie tekst onderaan paragraaf
Groengele zone	-	€750.000	Schatting, nader uit te werken in het voorstel voor een pilot.
Huur garages	-	€1.100.000	
Garage Nieuwersluisstraat	N.n.b.	€200.000	Oplopend naar €1 mln. in 2019 e.v.
Garage Allard Piersonlaan	320	€3.200.000	€2,3 mln. per jaar in 2019
Totaal	2309	€22.247.000	

* : betreft een indicatie

** : RIS 269826 en RIS 281551

Met dit overzicht wordt niet alleen een update getoond van de geplande investeringen in parkeren, maar er wordt ook tegemoet gekomen aan de aanbeveling uit het Doelmatigheidsonderzoek Parkeren (Beleidsreactie aanbevelingen Doelmatigheidsonderzoek Parkeren - RIS 267094), met betrekking tot een nauwere koppeling van beschikbare middelen aan concrete plannen, ook voor de middellange termijn.

Uitputting van de middelen

Vanaf 2017 is al een gedeelte van de jaarlijks voor PiW beschikbare komende structurele middelen belegd. Er worden dan twee parkeergarages opgeleverd: de garage(s) onder de Allard Piersonlaan in Laakkwartier-Oost (RV 112, RIS 260893) en de definitieve parkeervoorziening aan de Nieuwersluisstraat in Leyenburg. Tevens worden er structurele middelen voor de bekostiging van het huren van parkeerplaatsen in Bezuidenhout aangewend.

Er wordt in het najaar 2015 – op basis van de effecten van de invoering van betaald parkeren op de parkeerdruk – een verkenning opgeleverd, waarin zal staan wat er kan worden gedaan met de tijdelijke garage aan de Nieuwersluisstraat. Daarbij zullen uitspraken worden gedaan over de noodzaak van een definitieve gebouwde parkeervoorziening in Leyenburg en over het aantal daarin te realiseren parkeerplaatsen. Dit betekent dat vanaf 2017 de kapitaallasten en structurele beheers- en onderhoudslasten van deze gebouwde voorzieningen, langjarig uit het structurele budget moeten worden gedekt. Het restant van structurele middelen (m.i.v. 2019 gaat het om €1 mln. per jaar) is beschikbaar voor de realisatie van de derde tranche van PiW. Hierdoor concludeer ik dat van de beschikbare €9 miljoen voor PiW in de periode 2019-2020, naar verwachting nog ongeveer €2 miljoen beschikbaar zal zijn.

Wat die 3^e tranche PiW betreft gaat het om wijken waar op basis van tellingen een parkeerdruk boven de 90% is geconstateerd of waar nog opnieuw geteld moet worden. Er wordt nu onderzocht wat het parkeerprobleem in die wijken precies inhoudt en wat de benodigde maatregelen zouden kunnen inhouden. Het gaat concreet om de volgende buurten: Nieuw Waldeck, Kraayestein, Houtwijk, Componistenbuurt, Parkbuurt Oosteinde, Lage Veld, Singels, Erasmus Veld, Hoge Veld en Rietbuurt (voor deze laatste drie geldt dat er opnieuw moet worden geteld). Een exact financieel eindbeeld is voorafgaande aan de resultaten van dat onderzoek nog niet te geven. Echter, aan de hand van het in kaart brengen van de parkeerdruk begin 2015 is het wel mogelijk gebleken om een inschatting van het aantal toe te voegen parkeerplaatsen en de hiermee gemoeide investeringen te maken. De totale geschatte kosten zijn opgenomen in de tabel op de vorige pagina opgenomen als “nieuw” en bedragen ca. €3,4 miljoen (in de periode tot en met 2018).

Omdat ik voortvarend aan de slag wil gaan met het toevoegen van parkeerplaatsen in buurten waar dat nodig is om de parkeerproblematiek op te lossen, streef ik ernaar investeringen ten behoeve van de derde tranche te kunnen doen vanaf het volgende jaar. Het zal dan in hoofdzaak gaan om herinrichtingen van de openbare ruimte.

Uitgavenpatroon

De uitgaven komen met name vanaf 2016 op gang. Om te voorkomen dat middelen ‘weglekken’ worden de volgende bedragen uit de jaarschijf 2015 gedoteerd aan de reserve parkeren. Ten behoeve van het lopende uitvoeringsprogramma, 2^e en 3^e tranche, vinden de volgende dotaties à €3,9 mln. plaats:

- voor het project Bloemenbuurt-Oost wordt in 2015 €0,73 miljoen gereserveerd;
- voor het project Vruchtenbuurt €1,68 miljoen;
- voor het project NRR lijn 15 (Rijswijkseweg-Stadslaan) €0,76 miljoen;
- voor de projecten Capadosestraat, Brinkerinkstraat en Laakkwartier-West wordt een dotatie aan de reserve Parkeren gedaan van €0,8 miljoen.

Het restant van de beschikbare middelen in 2018 van ongeveer €1 miljoen, is nog niet gelabeld aan projecten.

Samengevat

Zoals in deze brief is aangekondigd, zal het college in de loop van het jaar bij u terugkomen met enkele voorstellen voor beleidswijzigingen op het gebied van parkeren en met wijzigingen van enkele toepassingsregels. Het gaat hierbij concreet om de volgende zaken:

- een herijking/actualisering van de Nota Parkeernormen;
- een voorstel voor een regeling voor het parkeren van vrijwilligers bij sportverenigingen;
- voorstellen voor de invoering/uitbreiding van kentekenparkeren;
- een voorstel voor een experiment met groengele (blauwe) zones bij winkelstraten;
- voorstellen voor diverse infrastructurele voorzieningen ter uitbreiding van de parkeercapaciteit in woongebieden.

Overigens wordt met het afdoen van motie 80 de toepassingsregel ten aanzien van de omgang met draagvlak en draagvlakpeilingen bij de invoering van betaald parkeren, van kracht. De nieuwe toepassingsregel is geformuleerd op pagina 7 en 8 van deze brief. Voor het afdoen van motie 80 is een raadsmededeling bijgevoegd.

Ik hoop u met deze brief helder en naar tevredenheid te hebben geïnformeerd over hoe ik de komende jaren met het complexe en omvangrijke parkeerdossier wil omgaan.

Met vriendelijke groet,

de wethouder Financiën, Verkeer, Vervoer en Milieu,
Tom de Bruijn