

## Nota parkeernormen Den Haag 2021

### Inleiding

Bij nieuwe ontwikkelingen van woningbouw en bedrijven zijn ook auto- en fietsparkeerplaatsen nodig. De gemeente hanteert parkeernormen om te zorgen dat daarin wordt voorzien. Op 15 juli 2021 heeft de raad de Parkeerstrategie Den Haag 2021-2030 (RIS308711) vastgesteld. Daarmee stemde zij in met de uitwerking door het college van beleidsregels autoparkeernormen voor geheel Den Haag exclusief het CID en de Binckhorst ter actualisatie van het oude parkeernormenbeleid. Bijgaande Nota parkeernormen Den Haag 2021 is opgesteld ter vervanging van de Nota parkeernormen Den Haag (RIS181571) uit 2011 en de wijzigingen en aanvulling op de nota parkeernormen (RIS291425) uit 2016, behalve voor het CID en de Binckhorst waar uw raad op 7 oktober 2020 al nieuw parkeernormenbeleid (RIS306160) voor heeft vastgesteld.

### De Parkeerstrategie Den Haag 2021-2030 als basis

De Parkeerstrategie Den Haag 2021-2030 is de basis van het nieuwe parkeernormenbeleid van de gemeente Den Haag. Belangrijke uitgangspunten uit de Parkeerstrategie zijn:

- Parkeerbeleid faciliteert de Haagse woningbouwopgave en economische opgave.
- Met het parkeerbeleid wordt de leefbaarheid van de openbare ruimte en de bereikbaarheid gewaarborgd.
- Groei van parkeerplaatsen vindt zo veel mogelijk plaats op eigen terrein of door centrale parkeervoorzieningen te bouwen.

Voor het parkeerbeleid moet een balans worden gezocht in het afwegen van de noodzaak voor parkeerplaatsen enerzijds en de hiervoor beschikbare ruimte anderzijds. Met deze nota waar normen voor woningen, kantoren, bedrijven en voorziening in staan, worden de toepassingsregels voor de normen enerzijds flexibeler en anderzijds concreter. Dit nieuwe beleid zal een positief effect hebben op de snelheid van bouwplanprocessen. Tegelijkertijd draagt dit beleid positief bij aan de mobiliteitstransitie. Dit beleid wordt gehanteerd bij het toetsen van aanvragen van omgevingsvergunningen voor bouw- en verbouwprojecten.

### Wat is een autoparkeernorm?

In Den Haag geeft de autoparkeernorm aan hoeveel parkeerplaatsen er moeten worden gemaakt per eenheid of oppervlakte bij nieuwbouw- en verbouwprojecten. Het resultaat van de autoparkeernorm en het bouwprogramma leidt tot een aantal autoparkeerplaatsen dat moet worden aangelegd voor de parkeervraag bij een ontwikkeling. Onder voorwaarden kan dat aantal naar boven of beneden worden bijgesteld en in sommige gevallen kan een bouwontwikkeling zelfs worden vrijgesteld van de parkeernorm. Er zijn echter ook gebieden in de gemeente waar als er aangetoond kan worden dat er geen goede mobiliteitsalternatieven aanwezig zijn en het geen nadelige consequenties heeft voor de omgeving, het toegestaan is om meer parkeerplaatsen aan te leggen dan berekend op basis van de norm. Tevens is het mogelijk toe te staan om meer parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen als deze extra plaatsen er toe bijdragen dat de parkeerdruk op straat naar beneden gaat.\*

Het uitgangspunt is dat de extra parkeerplaatsen in principe op eigen terrein of elders op privaat terrein moeten worden gerealiseerd. De ontwikkeling van woningen of voorzieningen mag niet leiden tot een sterke groei van de parkeerdruk op straat.

Deze parkeernormen zijn gedifferentieerd en de toepassingsregels flexibel. In het centrum en de vooroorlogse stadswijken binnen gereguleerd gebied zijn de normen lager en meer flexibel dan in de rest van de stad. Dit omdat in die gebieden de openbare ruimte en de autobereikbaarheid meer onder druk staan en er veel mobiliteitsalternatieven aanwezig zijn.

### Parkeernormen voor de fiets

Deze nota is gericht op autoparkeren en alternatieven daarvoor. De beleidsregels fietsparkeernormen Den Haag 2016 blijven geldig tot nieuw beleid wordt vastgesteld voor fietsparkeren. Voor fietsparkeren bij nieuwbouwwoningen gelden de regels van het Bouwbesluit 2012 of de voorwaarden van de Beleidsregel Bergingen nieuwe woongebouwen Den Haag 2017 (RIS297288). In dit autoparkeernormenbeleid wordt wel de mogelijkheid geïntroduceerd om een deel van de autoparkeerplaatsen te compenseren met deelbakfietsen en daarvoor bestemde parkeerplaatsen.

### Totstandkoming van de autoparkeernormen

De autoparkeernormen voor woningen zijn gebaseerd op het gemiddelde geregistreerde autobezit in 2020 per woningsoort, -grootte en locatie in de stad. Er wordt een onderscheid gemaakt in particuliere koop, vrije sector huurwoningen en sociale huurwoningen. De normen zijn de referentienormen.\* De parkeerbehoefte die wordt berekend op basis van deze normen kan naar beneden worden bijgesteld

als er in voldoende alternatieven wordt voorzien en als het effect daarmee niet z'n neerslag heeft op het parkeren in de openbare ruimte.

De autoparkeernormen voor kantoren, bedrijven en voorzieningen zijn gebaseerd op de parkeernormen van 2011, met enkele correcties op basis van de meest recente parkeerkencijfers van kennisplatform CROW uit de publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren (uitgebracht op 1 december 2018)<sup>[1]</sup>. Deze normen geven aan hoeveel parkeerplaatsen maximaal mogen worden aangelegd per 100 vierkante meter bruto vloeroppervlak (BVO) of een andere specifieke eenheid. In bijgaande nota is een grens opgenomen voor kleine bouw- en verbouwplannen, waarvoor geen parkeereis meer geldt.

[1] Deze kencijfers geven aan hoeveel parkeerplekken nodig zijn, met een boven- en ondergrens. De gemeente Den Haag wordt door het CBS geclassificeerd als een zeer sterk stedelijke gemeente (meer dan 2.500 adressen per km<sup>2</sup>). Dit betekent dat voor Den Haag de laagste kencijfers gelden. De kencijfers hebben bandbreedtes. Voor Den Haag is de ondergrens van de bandbreedte aangehouden.

#### **Juridisch kader**

In september 2018 is het paraplubestemmingsplan (fiets)parkeren (RIS299762) vastgesteld door de gemeenteraad. In het paraplubestemmingsplan staat een dynamische verwijzing naar de auto- en fietsparkeernormen en de daarbij behorende toepassingsregels. Deze nieuwe Nota parkeernormen Den Haag 2021 gaat via die dynamische verwijzing gelden voor alle digitale bestemmingsplannen, behalve voor het CID en de Binckhorst, voor die gebieden geldt de Nota parkeernormen CID en Binckhorst Den Haag 2020.

Gezien het voorstel van het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 14 september 2021,

Besluit:

- I. De Nota parkeernormen Den Haag 2021 en bijbehorende bijlagen vast te stellen, met dien verstande dat\*:
  - aan artikel 1: 1 de volgende definitie wordt toegevoegd: deelbakfiets: een rijwiel dat voorzien is van een laadbak van minimaal 250 liter en van elektrische trapondersteuning;
  - artikel 3:4 c. onder 4 als volgt wordt gewijzigd: deze extra deelbakfietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd op eigen terrein, minimaal 1x2 meter groot zijn, voorzien van een laadvoorziening en zijn bedoeld voor langparkeerders (bewoners, werknemers, studenten);
  - artikel 3:4 d als volgt wordt gewijzigd: de aanvrager bij een bouwontwikkeling structureel, dat wil zeggen voor minimaal 5 jaar na in gebruik name van de bouwontwikkeling, voorziet in een hoogwaardig mobiliteitsalternatief, anders dan een deelauto of deelbakfiets, dat aantoonbaar de autoparkeervraag van de toekomstige bewoners of gebruikers zal verminderen,

\* geamendeerd in de raadsvergadering van 7 oktober 2021.

- II. De Nota Parkeernormen Den Haag d.d. 11 november 2011 en de Wijzigingen en aanvullingen op die nota parkeernormen d.d. 10 maart 2016 in te trekken;

- III. Deze nota treedt in werking vanaf 7 oktober 2021.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 7 oktober 2021.

De griffier, De voorzitter,