

Nota Parkeernormen Den Haag 2024

Introductie

De volgende doelstellingen uit de (geactualiseerde) Parkeerstrategie 2021-2030 zijn leidend voor deze nota:

- parkeerbeleid faciliteert de Haagse woningbouwopgave en economische opgave;
- met het parkeerbeleid wordt de leefbaarheid van de openbare ruimte en de bereikbaarheid gewaarborgd;
- parkeren bij nieuwbouw en verbouw wordt zoveel mogelijk opgelost op eigen terrein en voorkomen moet worden dat de openbare ruimte door de ontwikkeling wordt belast.

Met deze nota, waarin parkeernormen voor woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen staan, worden de toepassingsregels voor de normen enerzijds flexibeler en anderzijds concreter. Dit draagt bij aan haalbaarheid van veel bouwprojecten, maar komt ook ten goede aan de gewenste mobiliteits transitie en andere ambities op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid. De normen en toepassingsregels kunnen leiden tot meer schaarste aan parkeerplaatsen, omdat het in sommige gevallen niet nodig is om parkeerplaatsen aan te leggen. Het beleid leidt waarschijnlijk tot inzet van meer mobiliteitsalternatieven, wat een positief effect kan hebben op de bereikbaarheid, het ruimtegebruik en de uitstoot van CO₂.

De parkeernormen en de bijbehorende toepassingsregels worden gehanteerd bij het toetsen van aanvragen van omgevingsvergunningen voor bouw- en verbouwprojecten en functiewijzigingen, en als basis voor gebiedsontwikkelingen, met name voor collectieve parkeeroplossingen. De aanvraag van een ruimtelijke activiteit wordt door de gemeente getoetst op bijvoorbeeld ligging van plaatsen, omvang van de ruimtelijke activiteit in combinatie met het benodigde aantal parkeerplaatsen en de geldende bestemming. Bij oplevering van de bouw- en verbouwplannen controleert de bouwinspecteur of aan de omgevingsvergunning wordt voldaan.

De wijze waarop Den Haag omgaat met parkeren in de stad op basis van deze nota heeft tevens gevolgen voor de uitgifte van parkeervergunningen op basis van de Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen.

Deze actualisatie is mede van belang voor de verdere borging van het Haagse parkeerbeleid om te komen tot robuuste parkeeroplossingen en om eventuele afwijkingen van de gestelde normen afdoende te kunnen onderbouwen.

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1:1 Begripsomschrijvingen

In deze nota wordt verstaan onder:

autoparkeereis:	het aantal autoparkeerplaatsen dat – na eventuele onderbouwde bijstellingen en rekening houdend met dubbelgebruik – nodig is op een bepaalde locatie om te voorzien in de autoparkeervraag van een ruimtelijke activiteit;
autoparkeernorm:	een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte, zoals opgenomen in bijlagen 3 en 4;
autoparkeervraag:	de behoefte aan autoparkeerplaatsen van een ruimtelijke activiteit. Deze valt in twee delen uiteen: de normatieve autoparkeervraag en de maatgevende autoparkeervraag;
bezoekersaandeel:	het deel van de autoparkeervraag dat bestaat uit bezoekers, niet zijnde langparkeerders zoals bewoners en werknemers;
campuscontract:	campushuurcontract zoals bedoeld in artikel 7:274d en e lid 2 en 3 van het Burgerlijk Wetboek;
college:	het college van burgemeester en wethouders van Den Haag;
CROW:	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek;

deelauto:	een auto, waarvan de eigenaar of houder aantoont dat deze krachtens een overeenkomst gedeeld wordt met (ten minste) één andere particuliere deler van een ander huishouden;
deelbakfiets:	een rijwiel dat voorzien is van een laadbak van minimaal 250 liter en van elektrische trapondersteuning, waarvan de eigenaar of houder aantoont dat deze krachtens een overeenkomst gedeeld wordt met (ten minste) één andere particuliere deler van een ander huishouden;
eeengezinswoning:	een grondgebonden woning niet zijnde zorg- of studentenwoning;
eigen terrein:	grond waarover de initiatiefnemer vrijelijk en te allen tijde kan beschikken (denk hierbij aan: in- en uitrijden en 24/7 toegang tot de parkeerplek in, op of onder de bebouwing, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij de bebouwing of functie behoort);
functiewijziging:	het wijzigen van de functie van een gebouw;
gebiedsaanpak:	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). Een gebiedsaanpak wordt door het college vastgesteld;
gereguleerd gebied:	gebied waar parkeerregulering (betaald parkeren) van kracht is of waar anderszins door het college of de raad besloten is tot invoering van parkeerregulering;
kamerverhuur (onzelfstandig):	gehuurde kamer in een woning of pand en die zich kenmerkt door een of meerdere gedeelde voorzieningen, zoals keuken, wc en badkamer;
kwaliteitseis:	een eis die door de gemeente gesteld wordt vanuit het oogpunt van bruikbaarheid van een nieuw te realiseren autoparkeervoorziening;
maatgevend moment:	het moment waarop de verschillende functies binnen het programma gezamenlijk op basis van de aanwezigheidspercentages hun maximale autoparkeervraag hebben, ervan uitgaande dat parkeerplaatsen voor iedere parkeerder toegankelijk zijn;
maatgevende autoparkeervraag:	de totale behoefte (programma * norm) aan autoparkeerplaatsen van een ruimtelijke activiteit, rekening houdend met ligging van een ontwikkeling binnen de gemeente (de gebiedsindeling) en met toepassing van aanwezigheidspercentages, exclusief eventuele bedrijfsvoertuigen;
NEN 2443:	een norm met functionele eisen, prestatie-eisen en aanbevelingen voor het ontwerp van parkeervoorzieningen, uitgebracht door NEN in maart 2013;
NEN 2580:	een norm met uitgangspunten en definities voor het bepalen van de oppervlakten en inhouden van gebouwen, uitgebracht door NEN in mei 2007;
nieuwbouw:	het bouwen van nieuwe bouwwerken, niet zijnde verbouw. Hiermee wordt gelijkgesteld het vernieuwen na sloop waarbij alleen de oorspronkelijke fundering of casco resteert;
normatieve autoparkeervraag:	functie-eenheid x de parkeernorm;
omgevingsvergunning:	omgevingsvergunning als bedoeld in de Omgevingswet;
openbare ruimte:	de door het bevoegde gemeentelijke orgaan als zodanig aangewezen en van een naam voorziene buitenruimte die binnen de gemeente Den Haag is gelegen;
parkeerdruk:	het totaal aantal geparkeerde voertuigen gedeeld door de parkeercapaciteit in de openbare ruimte of in de gebouwde openbare parkeervoorzieningen, uitgedrukt in een percentage;
parkeersituatie:	de wijze waarop de toekomstige bewoners en/of gebruikers van een (ver)bouwplan hun auto (niet) kunnen parkeren in of nabij de woning, kantoor, bedrijf of voorziening;
parkeerverordening:	de vigerende Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen van de gemeente Den Haag;
parkeervoorziening:	een gebouwde of ongebouwde voorziening die geschikt is om een voertuig te parkeren, op zodanige wijze dat ook wordt voldaan aan de minimale eisen voor de grootte van een parkeerplaats en dat deze bereikbaar is;
programma:	het totaal aan verwachte hoeveelheid functies uitgedrukt in de in bijlage 3, 4 en 5 opgenomen eenheden in het bouwplan;
reductiefactor:	een percentage dat van de autoparkeervraag kan worden afgetrokken indien in mobiliteitsalternatieven wordt voorzien;
ruimtelijke activiteit:	activiteit die bestaat uit nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging en waarvoor een omgevingsvergunning is vereist;
ruimtelijke activiteiten met een regionale functie:	ruimtelijke activiteiten als een hotel, een hostel, een theater, een wellness, sommige religieuze functies en musea;
salderen:	het verrekenen van de parkeereis met de parkeerbehoefte van de laatste formele bestemming, voor het deel dat afgewikkeld werd in de openbare ruimte;
sloop-nieuwbouw:	nieuwbouw op de plaats van een volledig gesloopt bouwwerk;
sociaal-maatschappelijke voorzieningen:	hieronder vallen voorzieningen als onderwijsvoorzieningen, begraafplaatsen, crematoria, (para)medische en verpleegvoorzieningen,

studentenwoning:	bejaardenvoorzieningen, verzorgingshuizen, kinderopvang, buurt- en wijkcentra, welzijnsvoorzieningen, sociale voorzieningen, overheidsvoorzieningen, culturele voorzieningen, sportvoorzieningen en voorzieningen van openbaar nut; een woonhuis, bestaande uit kamers en woningen die alleen aan studenten worden verhuurd, met een zelfstandig adres en dit woonhuis kenmerkt zich door een of meerdere gedeelde voorzieningen, zoals keuken, wc en badkamer. Hiervoor is een campuscontract noodzakelijk;
verbouw:	het gedeeltelijk vernieuwen, veranderen of vergroten van een bestaand bouwwerk;
voldoende mobiliteitsalternatieven:	een openbaar vervoer halte en openbaar aanbod van deelmobiliteit binnen 400 meter loopafstand;
zorgwoning ZZP (of vergelijkbaar):	een woning of wooneenheid, bestemd voor verzorgd wonen, waarbij extramurale verzorging, verpleging, begeleiding en hotel- en welzijnsdiensten vanuit een professionele zorgverlenende organisatie 24/7 geboden kan worden. De mate waarin zorg nodig is, wordt aangegeven met een gradatie in zorgzwaartepakket.

Artikel 1:2 Reikwijdte nota

1. De uitgangspunten van deze nota worden toegepast bij de beoordeling van aanvragen van een omgevingsvergunning en voor de bepaling van noodzakelijke voorwaarden die kunnen worden opgenomen in die omgevingsvergunning;
2. Indien parkeernormen zijn vastgelegd in een vastgesteld ruimtelijk-planologisch kader (bijvoorbeeld een omgevingsplan) dan gelden die parkeernormen boven de normen zoals opgenomen in deze nota.

Artikel 1:3 Geen recht op parkeervergunning

Er is geen recht op een vergunning op straat indien:

- a. er voor het gebouw waarop de omgevingsvergunning van toepassing is, parkeerplaatsen op eigen terrein moeten worden gerealiseerd of zijn gerealiseerd;
- b. de parkeervraag voor het gebouw is bijgesteld naar 0 (nul);
- c. er een vrijstelling is verleend als bedoeld in artikel 2:1 of 2:2 lid 1;
- d. er sprake is van een ruimtelijke activiteit binnen voetgangersgebieden en strand, boulevard en Pier als bedoeld in artikel 2:4 ;
- e. er reductie van de autoparkeervraag is toegepast als bedoeld in artikel 3:1.

Artikel 1:4 Parkeren Op Eigen Terrein

Uitgangspunt is dat parkeerplaatsen die nodig zijn ten behoeve van een ruimtelijke activiteit worden gerealiseerd op het eigen terrein (POET: parkeren op eigen terrein).

Artikel 1:5 Bepalen van de autoparkeereis

1. In een omgevingsvergunning wordt, met inachtneming van hetgeen in deze nota is bepaald, een autoparkeereis gesteld conform de gebiedsindeling en autoparkeernormen als bedoeld in bijlage 2, 3, 4 en 5 bij deze nota. De afgeronde parkeereis geeft het aantal parkeerplaatsen aan dat als voorwaarde wordt gesteld aan de realisering van de vergunde ruimtelijke activiteit, om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid.
2. De autoparkeereis wordt vastgesteld door volgorde:
 - a. Het bepalen van de normatieve autoparkeervraag van de binnen het bouwplan geplande functie(s), op basis van de autoparkeernormen (bijlage 3 en 4), waarbij de gebiedsindeling auto (bijlage 2) van toepassing is;
 - b. Indien van toepassing, het in mindering brengen van een of meerdere reducties op de normatieve autoparkeervraag, zoals bepaald in artikel 3:1;
 - c. Het bepalen van de maatgevende autoparkeervraag, waarbij aanwezigheidspercentages (bijlage 5) worden toegepast op de (gereduceerde) normatieve autoparkeervraag.

Bovenstaande stappen zijn weergegeven in het schema in bijlage 1.

Artikel 1:6 Wijze van rekenen en afronden

1. De maatgevende autoparkeervraag wordt berekend in twee cijfers achter de komma en in voorkomende gevallen afgerond op de gebruikelijke wijze, derhalve bij 0,05 of meer naar boven en bij minder dan 0,05 naar beneden;

2. De autoparkeereis is een heel getal en in voorkomende gevallen afgerond op de gebruikelijke wijze, derhalve bij 0,5 of meer naar boven en bij minder dan 0,5 naar beneden.

Artikel 1:7 Minimale eisen en wijze van meten

1. Parkeeroplossingen voor auto's moeten voldoen aan:
 - a. NEN 2443 (of diens opvolgers) geldt voor te realiseren parkeerplaatsen, voor zover het omgevingsplan hier niet in voorziet; en
 - b. de voorwaarde dat er geen extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden toegevoegd om een door (een) ruimtelijke activiteit(en) ontstaan tekort aan parkeerplaatsen te compenseren.
2. De bruto vloeroppervlakte (bvo) van een ruimte, dan wel van meerdere ruimten, wordt gemeten volgens NEN2580 op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de betreffende ruimte(n) omhult.
3. De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de voor voetgangers toegankelijke openbare ruimte van parkeerplaats naar bestemming.
4. Het aantal behandelplaatsen, zitplaatsen, etc, zoals bedoeld in bijlage 4, volgt uit de opgave van de aanvrager.

Hoofdstuk 2 Vrijgesteld binnen de nota

Artikel 2:1 Vrijstelling van de autoparkeereis voor kleine nieuwbouwplannen

Kleine nieuwbouwplannen met een maatgevende en na eventuele toepassing van salderen autoparkeervraag van minder dan 3,50 parkeerplaatsen zijn op grond van deze nota volledig vrijgesteld van de autoparkeereis, indien:

- a. voor het perceel waarop de aanvraag omgevingsvergunning van toepassing is, niet binnen 5 jaar van de aanvraag van die omgevingsvergunning en binnen een straal van 200 meter voor een eerdere aanvraag van een omgevingsvergunning, een vrijstelling geldt voor een autoparkeereis ten behoeve van een nieuwbouwplan; en
- b. het nieuwbouwplan binnen gereguleerd gebied ligt en niet binnen 300 meter loopafstand van een gebied ligt waarbinnen geen parkeerregulering geldt; en
- c. voldoende mobiliteitsalternatieven in de omgeving van het nieuwbouwplan worden aangeboden.

Artikel 2:2 Vrijstelling van de autoparkeereis voor kleine verbouwplannen

1. Verbouwplannen of functiewijziging met een maatgevende en na eventuele toepassing van salderen autoparkeervraag van minder dan 10,50 parkeerplaatsen, inclusief bezoekers, kunnen worden vrijgesteld van de autoparkeereis, indien het een verbouwplan of functiewijziging betreft zonder regionale functie en onder de volgende voorwaarden:
 - a. wanneer, voor het perceel waarop de omgevingsvergunning van toepassing is, niet in de afgelopen 5 jaar voorafgaand aan de aanvraag van de omgevingsvergunning en binnen een straal van 200 meter voor een eerdere aanvraag van een omgevingsvergunning een vrijstelling geldt van de autoparkeereis voor een verbouwplan of functiewijziging; en
 - b. het verbouwplan of functiewijziging binnen gereguleerd gebied ligt en niet binnen 300 meter loopafstand van een gebied ligt waarbinnen geen parkeerregulering geldt; en
 - c. voldoende mobiliteitsalternatieven in de omgeving van het verbouwplan of de functiewijziging worden aangeboden.
2. Verbouwplannen van bestaande woningen met een uitbreiding van het vloeroppervlak, waarbij het aantal wooneenheden hetzelfde blijft, zijn vrijgesteld van de autoparkeereis.

Artikel 2:3 Bezoekersparkeerplaatsen hoeven niet altijd op eigen terrein

Voor ruimtelijke activiteiten waar op basis van de maatgevende autoparkeervraag, minder dan 10 parkeerplaatsen voor bezoek hoeven te worden gerealiseerd, mag dit gedeelte van de autoparkeereis aan de openbare ruimte worden toegewezen.

Artikel 2:4 Geen parkeereis voor ontwikkelingen binnen voetgangersgebieden en het strand

In het voetgangersgebied in de binnenstad van Den Haag en voor het strand, boulevard en Pier geldt geen autoparkeereis voor ruimtelijke activiteiten die alleen via het voetgangersgebied te bereiken zijn. Deze voetgangersgebieden zijn opgenomen op de kaart in bijlage 2.

Hoofdstuk 3 Mogelijkheden tot reductie van de normatieve autoparkeervraag

Artikel 3:1 Inzet van mobiliteitsalternatieven ter reducering van de normatieve autoparkeervraag

1. Het college kan de normatieve autoparkeervraag van een ruimtelijke activiteit reduceren, indien:
 - a. de aanvrager deze ontwikkeling wil realiseren binnen station Moerwijk, station Mariahoeve, station Ypenburg, station Laan van NOI (met uitzondering van het deel dat in CID valt) of openbaar vervoer knooppunt Leidschenveen (bijlage 2), op voorwaarde dat dit gebeurt met een reductiefactor van maximaal 25%; of/en
 - b. de aanvrager verklaart, dat bij een ruimtelijke activiteit ten behoeve van woningbouw structureel, dat wil zeggen voor minimaal 5 jaar, vanaf ingebruikname van de ontwikkeling, deelauto's ter beschikking worden gesteld aan de bewoners of gebruikers op gereserveerde deelauto-parkeerplaatsen, op voorwaarde dat:
 1. deelauto inclusief parkeerplaats 4 reguliere parkeerplaatsen vervangt;
 2. binnen gereguleerd gebied met een reductiefactor van maximaal 50% van de autoparkeervraag van toekomstige bewoners wordt vervangen door deelauto's (met uitzondering van het transformatiegebied Zuidwest, hier is het maximum 30%);
 3. buiten gereguleerd gebied met een reductiefactor van maximaal 10% van de normatieve autoparkeervraag wordt vervangen door deelauto's;
 4. dit aangetoond wordt met een door betrokken partijen (aanvrager, eigenaar, huurder, etc. en aanbieder deelauto) ondertekende overeenkomst en waarin is vastgelegd dat de deelauto's 24 uur per dag en 7 dagen ter beschikking staan aan de gebruikers;
 5. de deelauto's op eigen terrein, in een nabijgelegen parkeervoorziening op basis van de loopafstanden in bijlage 6 of in de openbare ruimte op gereserveerde deelauto-parkeerplaatsen worden geparkeerd, die in het geval van een elektrische deelauto zijn voorzien van een elektrische laadpaal. In het laatste geval is dat alleen mogelijk wanneer de parkeerdruk dit toelaat;
 6. de aanvrager een goede onderbouwing aanlevert over het effect van het in te zetten mobiliteitsalternatief;
 7. de ontwikkelaar of de eigenaar van de ruimtelijke activiteit, ter onderbouwing van de inzet van mobiliteitsalternatieven zoals opgenomen in deze nota, de afspraken overlegt waaruit blijkt dat de deelauto's worden overgedragen aan de gebruikers of de vereniging van eigenaren, bij de aanvraag van de omgevingsvergunning;
 8. de aanbieder van de deelauto's of de vereniging van eigenaren kan aantonen dat gebruik wordt gemaakt van de deelauto door, binnen de mogelijkheden van de Algemene Verordening Gegevensbescherming, data over het gebruik van de deelauto's te delen met de gemeente;
 9. na de periode van vijf jaar van ingebruikname van de deelauto's de parkeerplaatsen voor deelauto's, indien op eigen of ander particulier terrein, behouden blijven voor de bewoners.
 10. publieke deelauto's die reeds in de openbare ruimte beschikbaar zijn, leiden niet tot een reductie van de parkeervraag.
 - c. De aanvrager verklaart, dat bij een ruimtelijke activiteit op eigen terrein ten behoeve van woningbouw structureel, dat wil zeggen voor minimaal 5 jaar, vanaf ingebruikname van de ontwikkeling deelbakfietsen ter beschikking worden gesteld aan de bewoners of werknemers op geschikte parkeervoorzieningen, op voorwaarde dat:
 1. 1 deelbakfiets inclusief parkeerplaats 1 autoparkeerplaats vervangt;
 2. binnen gereguleerd gebied een reductiefactor van maximaal 10% van de normatieve autoparkeervraag van toekomstige bewoners of gebruikers wordt vervangen door deelbakfietsen;
 3. buiten gereguleerd gebied een reductiefactor van maximaal 5% van de normatieve autoparkeervraag wordt vervangen door deelbakfietsen;
 4. deze extra deelbakfietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd op eigen terrein, zijn minimaal 1x2 meter groot, voorzien van een laadvoorziening en zijn bedoeld voor langparkeerders (bewoners, werknemers, studenten);
 5. de aanvrager een goede onderbouwing aanlevert over het effect van het in te zetten mobiliteitsalternatief;
 6. de ontwikkelaar of de eigenaar van de ruimtelijke activiteit, ter onderbouwing van de inzet van mobiliteitsalternatieven zoals opgenomen in deze nota, aangeeft welke alternatieven worden gebruikt en de afspraken overlegt waaruit blijkt dat deze alternatieven worden overgedragen aan de gebruikers of de vereniging van eigenaren, bij de aanvraag van de omgevingsvergunning;
 - d. de aanvrager verklaart, dat bij een ruimtelijke activiteit structureel, dat wil zeggen voor minimaal 5 jaar vanaf ingebruikname van de ontwikkeling, wordt voorzien in een hoogwaardig mobiliteitsalternatief, anders dan een deelauto of deelbakfiets, dat aantoonbaar de normatieve autoparkeervraag van de toekomstige bewoners of gebruikers reduceert, op voorwaarde dat:
 1. de ruimtelijke activiteit binnen gereguleerd gebied ligt;
 2. een reductiefactor van maximaal 10% van de autoparkeervraag van de bewoners of gebruikers wordt vervangen met het mobiliteitsalternatief;
 3. de aanvrager een goede onderbouwing aanlevert over het effect van het in te zetten mobiliteitsalternatief; en
 4. de ontwikkelaar of de eigenaar van de ruimtelijke activiteit, ter onderbouwing van de inzet van mobiliteitsalternatieven zoals opgenomen in deze nota, aangeeft welke alternatieven worden

gebruikt en de afspraken overlegt waaruit blijkt dat deze alternatieven worden overgedragen aan de gebruikers of de vereniging van eigenaren, bij de aanvraag van de omgevingsvergunning;

Artikel 3:2 Dubbelgebruik

De normatieve autoparkeervraag kan door het college naar beneden worden bijgesteld, indien de aanvrager van de vergunning aantoont dat de aan te leggen of te gebruiken parkeerplaatsen voor meerdere functies met verschillende aanwezigheidsprofielen op basis van de aanwezigheidspercentages van het CROW, zoals aangegeven in bijlage 5 bij deze nota, kunnen worden gebruikt, op voorwaarde dat de parkeerplaatsen niet worden verkocht of verhuurd aan anderen dan gebruikers van het gebouw waarvoor de omgevingsvergunning is aangevraagd of wordt verkregen. De parkeerplaatsen die voor dubbelgebruik in aanmerking komen kunnen niet worden toegewezen aan een specifieke gebruiker.

Artikel 3:3 Het combineren van mobiliteitsalternatieven en dubbelgebruik

In aanvulling op artikel 3:1 en artikel 3:2 is het toegestaan om de inzet van mobiliteitsalternatieven en dubbelgebruik onderling te combineren tot een reductiefactor van maximaal 75% van de normatieve autoparkeervraag van bewoners.

Hoofdstuk 4 Voorzien in de autoparkeereis

Artikel 4:1 Saldering

De parkeerbehoefte van de laatste formele bestemming mag in mindering worden gebracht op de autoparkeereis van de nieuwe ruimtelijke activiteit, mits de parkeerplaatsen uit de oude situatie nog steeds feitelijk beschikbaar zijn. Tenzij er sprake is van leegstand van meer dan 5 jaar voor de aanvraag van de omgevingsvergunning. Het toepassen van salderen is ter beoordeling aan het college.

Artikel 4:2 Voorzien in de autoparkeereis op eigen terrein

Op eigen terrein wordt in de autoparkeereis voorzien, daaraan kunnen de volgende aanvullende voorwaarden worden gesteld:

- a. voorwaarden aan de aard, de plaats en de inrichting van de inpassing in het gebouw, op het perceel of in de omgeving;
- b. de flexibiliteit van parkeervoorzieningen, zoals de mogelijkheid tot, al dan niet gedeeltelijke, aanpassing van de parkeervoorziening van gebruik door auto naar fiets en vice versa;
- c. bij gebruik en beheer van collectieve garages op eigen terrein of deelmobiliteit, kunnen in het geval van gebiedsontwikkelingen eisen worden gesteld aan besluitvorming, kettingbeding en informatieoverdracht tussen initiatiefnemer en toekomstige eigenaren en gebruikers.

Artikel 4:3 Voorzien in de autoparkeereis anders dan op eigen terrein

1. Het college kan in afwijking van artikel 4.2 besluiten dat elders op privaat terrein geheel of gedeeltelijk wordt voorzien in de autoparkeereis, onder de voorwaarden dat:
 - a. dit private terrein eigendom is van de aanvrager en binnen de loopafstand van bijlage 6; of
 - b. structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar vanaf moment van ingebruikname, middels een overeenkomst, tussen ontwikkelaar, eigenaar en eigenaar van de voorziening, aan te tonen, dat een alternatieve parkeervoorziening ter voldoening aan de parkeereis beschikbaar is binnen een loopafstand opgenomen in bijlage 6, waarbij:
 1. de alternatieve parkeervoorziening op een ander privaat terrein of in een andere garage of parkeerbox gelegen is;
 2. de alternatieve parkeervoorziening voldoet aan de kwaliteitseisen, zoals opgenomen in artikel 1:7; en
 3. de parkeerplaatsen in de alternatieve parkeervoorziening niet al eerder zijn toegewezen aan een andere ruimtelijke activiteit om te voorzien in de parkeereis;
 - c. de aanvrager van de omgevingsvergunning bewijs aanlevert dat de beoogde parkeerplaatsen ten tijde van ingebruikname beschikbaar en toegankelijk zijn;
 - d. de aanvrager van de omgevingsvergunning de bewoners of gebruikers van de ruimtelijke activiteit bij verkoop of verhuur vooraf informeert dat zij niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, indien de parkeerplaatsen in de alternatieve parkeervoorziening niet (meer) beschikbaar blijken te zijn.
2. Het college kan bepalen dat een gebiedsaanpak wordt toegepast, waarbij binnen een gebied een parkeervoorziening wordt voorgesteld als gehele of gedeeltelijke oplossing voor de parkeerbehoefte van het totale gebied.

Artikel 4:4 Afkoop van de parkeereis

Indien niet redelijkerwijs aan, een gedeelte van, de parkeereis kan worden voldaan, kan het college besluiten dat de aanvrager de parkeereis mag afkopen op basis van de regels en voorwaarden van de Regeling afkoop van de parkeereis Den Haag 2020 of een vervangende regeling.

Artikel 4.5 Bijstellen van de totale autoparkeereis

Het college kan de normatieve autoparkeereis geheel of gedeeltelijk naar beneden bijstellen in het kader van het gemeentelijk algemeen belang, indien de aanvrager een goede motivering overlegt over de maatregelen die hij neemt om het reduceren van de autoparkeereis te rechtvaardigen.

Hoofdstuk 5 Aanvullende bepalingen

Artikel 5:1 Minder validen

1. Bij sociaal-maatschappelijke voorzieningen, met een autoparkeereis van minimaal 15 autoparkeerplaatsen, wordt minimaal 2% van die eis uitgevoerd als gehandicapten-parkeerplaatsen, met een minimum van 1 parkeerplaats, gelegen op een loopafstand van maximaal 100 meter van de toegang van de voorziening.
2. In parkeervoorzieningen met meer dan 50 parkeerplaatsen bij appartementencomplexen en in centrale parkeervoorzieningen, wordt minimaal 2% van die eis uitgevoerd als gehandicapten-parkeerplaatsen, met een minimum van 1 parkeerplaats, gelegen op een loopafstand van maximaal 100 meter van de toegang van de voorziening.
3. Bij zorgwoningen en sociale huur complexen wordt rekening gehouden met parkeerruimte voor scootmobielen op een goed toegankelijke locatie in of bij een gebouw.

Hoofdstuk 6 Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 6:1 Hardheidsclausule

Het college kan artikel 1:5 buiten toepassing laten of daarvan afwijken voor zover toepassing gelet op het belang van aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein of elders op privaat terrein zal leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard.

Artikel 6:2 Overgangsrecht

1. Het college past de Nota parkeernormen Den Haag 2024 toe zoals deze geldt op het moment van indiening van de aanvraag voor een omgevingsvergunning.
2. Indien een aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend na de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen Den Haag 2024, maar betrekking heeft op een project opgenomen in bijlage 7 bij deze beleidsregel, zijn op die aanvraag de parkeernormen en voorwaarden van toepassing zoals vastgelegd in de Nota Parkeernormen Den Haag 2021.
3. Lid 2 is niet van toepassing indien de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een project opgenomen in bijlage 7 wordt ingediend na 31 december 2027, dan wel 31 december 2030 indien voor het project tevens sprake is van toekenning van gelden door de gemeente op basis van de daarvoor geldende gemeentelijke regels op grond van de desbetreffende uitkeringsbeschikking van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties als bedoeld in artikel 4, derde lid, van het Besluit Woningbouwimpuls 2020, en artikel 1, onder g, van de Regeling Woningbouwimpuls 2020.

Artikel 6:3 Intrekking

De Nota Parkeernormen 2021 wordt ingetrokken.

Artikel 6:4 Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Gemeenteblad waarin zij wordt geplaatst.

Artikel 6:5 Citeertitel

Deze nota wordt aangehaald als: Nota parkeernormen Den Haag 2024

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1:1

Geeft de begripsomschrijvingen weer. Begrippen worden uitgelegd en verduidelijkt. De artikelen spreken voor zich. Het begrip Gebiedsaanpak wordt in deze toelichting nog verduidelijkt: Bij een ge-

biedsaanpak is er een centrale regisseur die regie houdt op de fasering en vormgeving van de parkeeroplossing elders (op afstand van de ontwikkeling). Voorkomen van surplus is niet nodig in deze aanpak want er wordt in de regel gekozen voor een parkeergebouw waarbij parkeerplaatsen op- of afgetopt worden. De exacte omvang en begrenzing van een gebiedsaanpak is een besluit van het college.

Artikel 1:2

In dit artikel wordt de reikwijdte van de Nota parkeernormen Den Haag beschreven. De Omgevingswet heeft geen inhoudelijke gevolgen voor deze Nota parkeernormen. De gevolgen zijn merkbaar in de procedures die voor een ruimtelijke activiteit worden doorlopen. Voor parkeren wordt in de omgevingsvergunning de fiets- en autoparkeereis opgenomen. Deze eis geeft de omvang van de autoparkeervraag aan en hoe deze behoefte wordt opgelost. De parkeereis volgt uit het doorlopen van deze nota. Het is afhankelijk van de aard van de parkeeroplossing welke onderbouwing de initiatiefnemer in de aanvraag voor een omgevingsvergunning aan moet leveren. Ook dit volgt uit het doorlopen van deze nota.

De Nota wordt toegepast bij het berekenen van het aantal parkeerplaatsen dat benodigd is voor een ruimtelijke activiteit. Dit aantal wordt vervolgens ook als eis in de omgevingsvergunning opgenomen. De parkeereis kan nader worden gespecificeerd in de omgevingsvergunning in zaken als:

- a) Voor welke doelgroepen zijn de parkeervoorzieningen;
- b) Hoe zijn ze toegankelijk
- c) Waar zijn ze gelegen;
- d) Wanneer zijn ze gerealiseerd ten behoeve van ingebruikname.

Ad a t/m d):

Aangezien de bepaling van de autoparkeervraag naar doelgroepen is gespecificeerd kunnen nadere eisen worden gesteld aan de toewijzing van deze parkeerplaatsen aan de desbetreffende doelgroepen. Daarnaast is van belang dat parkeerplaatsen beschikbaar zijn bij eerste ingebruikname.

Als in een ander ruimtelijk kader parkeernormen zijn opgenomen, geldt dat kader als uitgangspunt bij het berekenen van de parkeereis. Hiermee wordt een duidelijke hiërarchie weergegeven, waardoor een ontwikkelaar maar ook de toetsers weet welk kader voor gaat.

De nota wordt buiten toepassing gelaten bij het vergroten van het vloeroppervlak van een woning. Naar aanleiding van jurisprudentie hierover heeft de raad in 2016 opgeroepen om uit te sluiten dat de nota wordt toegepast bij uitbreiding van het vloeroppervlak.

Artikel 1:3

De Nota Parkeernormen Den Haag kan niet los worden gezien van overige regelgeving en beleid van de gemeente Den Haag inzake parkeren. De Nota heeft gevolgen voor realisatie van het aantal parkeerplaatsen en het gebruik ervan volgens de omgevingsvergunning. Voor de duidelijkheid naar eigenaren, bewoners en gebruikers wordt hier beschreven dat in veel gevallen een gebruiker van een functie (bewoners, bedrijfseigenaren, etc.) niet in aanmerking komt voor een parkeervergunning op straat onder in ieder geval de beschreven gevallen. Het vergunningenproces maakt geen onderdeel uit van deze nota.

Artikel 1:4

In alle gevallen, tenzij ruimtelijk planologisch anders is vastgelegd, is het uitgangspunt dat de initiatiefnemer in eerste instantie haar parkeerplaatsen op eigen terrein (zie begripsomschrijvingen) realiseert. Dit geldt voor zowel bewoners, gebruikers, als bezoekers.

Artikel 1:5

Er is een parkeervraag en een parkeereis (het aantal parkeerplaatsen dat het college eist bij een ruimtelijke activiteit). In principe wordt bij een ruimtelijke activiteit altijd geëist dat er parkeerplaatsen worden gerealiseerd, tenzij de nota hier iets anders over zegt. Wanneer de autoparkeereis in meerdere parkeervoorzieningen wordt opgelost, dient te worden gecontroleerd of alle doelgroepen (bewoners, werknemers en bezoekers), op de verschillende maatgevende momenten, volledig kunnen worden gefaciliteerd.

In bijlage 1 zijn de stappen weergegeven die de toetsers zet om een initiatief te toetsen op de impact ten aanzien van parkeren. De aanvrager levert de informatie over parkeren aan bij de toetsers. In bijlage 2 is de gebiedsindeling van Den Haag opgenomen. In bijlage 3 en 4 staan autoparkeernormen voor een groot aantal functies. Het kan voorkomen dat een functie geen autoparkeernorm heeft. Dan geldt de lage autoparkeernorm voor zeer sterk stedelijk gebied van de voor de meest vergelijkbare functie of de meest recente autoparkeerkencijfers van het CROW. Het CROW hanteert de gebiedsindeling centrum, schil en buitengebied, vergelijkbaar met de gebiedsindeling van de Haagse autoparkeernormen.

De volgorde van de gegevens die wordt weergegeven in artikel 1:5 vormt het toetsingskader voor berekening van het aantal parkeerplaatsen dat nodig is. Het doel van de parkeereis is om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid bij de ruimtelijke activiteit.

Artikel 1:6 en 1:7

Deze artikelen geven een aantal uitgangspunten weer voor de beoordeling, zodat ontwikkelaar en toetser weten hoe wordt afgerond.

Een parkeerplaats moet ook bijvoorbeeld bepaalde afmetingen hebben en parkeernormen zijn vaak bepaald op basis van de bruto vloeroppervlakte (bvo) maar ook op basis van aantal behandelkamers, zitplaatsen, etc. De parkeerkencijfers van de bijlagen 3 en 4 zijn leidend.

De kortst mogelijke loopafstand kan een aanvrager zelf bepalen via www.google.nl/maps of www.afstandmeten.nl. De route moet veilig te lopen zijn over voetpaden/trottoirs en bij oversteken van 50km/u wegen alleen met oversteken bij kruispunten en/of zebapaden. Er mogen geen grote obstakels op de route liggen.

Artikel 2:1

In veel gevallen is het bij kleine nieuwbouwplannen in de bestaande stad technisch ingewikkeld en daardoor duur om parkeerplaatsen te realiseren op eigen terrein. Om dit soort kleine nieuwbouwplannen niet te frustreren geldt deze vrijstelling. Het aantal van drie parkeerplaatsen komt voort uit ervaringscijfers van Den Haag en andere gemeenten.

Om ervoor te zorgen dat de parkeerdruk in de omgeving van het bouwplan niet structureel extra toeneemt door het nieuwbouwplan, komen de (toekomstige) bewoners en gebruikers niet in aanmerking voor een bewoners- en of bedrijfsparkeervergunning (zie artikel 1:3). De gemeente registreert het adres of de adressen van het bouwplan en publiceert deze op een online lijst van adressen die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Daarnaast is de ontwikkelaar, eigenaar of makelaar verantwoordelijk voor het inlichten van de toekomstige bewoners en gebruikers over de parkeersituatie.

Artikel 2:1 onder a

De gemeente registreert de bouwplannen waar een vrijstelling voor wordt gegeven en houdt in de gaten dat niet binnen 5 jaar een aanvrager/eigenaar/gebruiker binnen een straal van 200 meter van een reeds vergund perceel vrijstelling vraagt. In dat geval wordt niet nogmaals een vrijstelling verleend.

Artikel 2:1 onder b

Van belang is dat deze vrijstellingsmogelijkheid niet leidt tot een extra parkeerdruk in de omgeving van het bouwplan. Om die reden komen alleen bouwplannen in aanmerking binnen gereguleerd gebied. Bouwplannen die binnen 300 meter loopafstand van een gebied liggen waar 'gratis' geparkeerd kan worden, komen niet in aanmerking voor een vrijstelling. De kans is dan te groot dat de bewoners en de gebruikers van het pand hun auto in het niet gereguleerde gebied op loopafstand gaan parkeren. Dit veroorzaakt overlast aan de bewoners in dat gebied.

Artikel 2:2

Om verbouwplannen en bijvoorbeeld functiewijzigingen van kantoren naar woningen niet te frustreren, komen deze plannen in aanmerking voor vrijstelling als de gesaldeerde autoparkeervraag minder dan 10 parkeerplaatsen is, inclusief bezoekers. Hiervoor zijn verschillende redenen:

- a. bij verbouwplannen is het vaak fysiek niet mogelijk of stedenbouwkundig onwenselijk om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren;
- b. binnen gereguleerd gebied heeft maar ongeveer 50% van de bewoners een eigen auto;
- c. bouw en verbouw zijn noodzakelijk in de stad om tot stadsvernieuwing te komen en om de woningnood in ieder geval niet groter te maken.

Een ontwikkelaar / nieuwe eigenaar moet zich wel realiseren dat een vrijstelling ertoe leidt dat de (toekomstige) bewoners en gebruikers niet in aanmerking komen voor een bewoners- en of bedrijfsparkeervergunning (zie artikel 1:3). Dit om te voorkomen dat de parkeerdruk in de omgeving van het bouwplan niet structureel extra toeneemt. De gemeente registreert het adres of de adressen van het bouwplan en publiceert deze op een online lijst van adressen die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. De ontwikkelaar, eigenaar of makelaar is verantwoordelijk voor het inlichten van de toekomstige bewoners en gebruikers over de parkeersituatie.

De vrijstelling geldt niet voor bouwplannen met een regionale of landelijke functie waarvan valt te verwachten dat het ook bezoekers met een auto trekt. Voorbeelden hiervan zijn: een hotel, een hostel, een theater, een wellness, religieuze functies en een museum. Van toepassing omdat andere mobiliteitsalternatieven bij de bron niet toereikend zijn.

Artikel 2:2 onder a

De gemeente registreert de bouwplannen waar een vrijstelling voor wordt gegeven. Bij een nieuwe beoordeling van een omgevingsvergunning wordt onderzocht of er niet binnen 5 jaar een aanvrager/eigenaar/gebruiker binnen een straal van 200 meter om de vrijstelling vraagt. In dat geval wordt niet nogmaals een vrijstelling verleend.

Artikel 2:2 onder b

Van belang is dat deze vrijstellingsmogelijkheid niet leidt tot een extra parkeerdruk in de omgeving van het bouwplan. De kans is te groot dat de bewoners en de gebruikers van het pand hun auto in het niet gereguleerde gebied op loopafstand gaan parkeren. Dat kan voor overlast zorgen voor de bewoners in dat gebied.

Artikel 2:2 onder c

Als er voldoende mobiliteitsalternatieven in de buurt worden aangeboden, kan vrijstelling worden verleend.

Artikel 2:3

Vaak is het voor kleine garages en op kleine parkeerterreinen organisatorisch en of technisch ingewikkeld om bezoekersparkeerplaatsen op eigen terrein te ontsluiten en zullen bezoekers hierdoor in de praktijk op straat parkeren. Alleen voor grotere ontwikkelingen is het om die reden verplicht om bezoekersparkeren op eigen terrein te faciliteren. De grens van 10 bezoekersparkeerplaatsen betekent in het centrum ongeveer bij ruimtelijke activiteiten van meer dan 100 woningen, in de vooroorlogse wijken voor ruimtelijke activiteiten met meer dan 65 woningen en in de naoorlogse wijken bij 50 woningen. Voor kantoren, bedrijven en voorzieningen is het bezoekersaandeel vaak veel groter en zal eerder een oplossing voor bezoekersparkeren op eigen terrein gevonden moeten worden.

Artikel 2:4

Dit artikel geldt voor nieuwbouw- en verbouwplannen die aan geen enkele zijde zonder ontheffing per auto te bereiken zijn in het voetgangersgebied in de binnenstad en op het strand. In deze voetgangersgebieden wil de gemeente niet meer autobewegingen toelaten dan strikt noodzakelijk zijn, zodat dit prettige gebieden zijn voor bewoners en bezoekers om te lopen en te verblijven. In de omgeving van de binnenstad en de boulevard van Scheveningen zijn voldoende parkeervoorzieningen om een plek te huren als de bewoners of gebruikers van een ontwikkeling toch een auto bezitten en in de buurt van hun woning, winkel of bedrijf willen parkeren.

Voor de duidelijkheid zijn de betreffende gebieden opgenomen op de kaart in bijlage 2.

Artikel 3:1

Indien er sprake is van het inzetten van mobiliteitsalternatieven ten behoeve van reductie op de autoparkeervraag dient de initiatiefnemer helder te beschrijven in de vorm van een plan. In dit plan staat minimaal beschreven:

- Beoogd effect van de maatregelen;
- Werking van de maatregelen;
- Hoe door de initiatiefnemer het gebruik van de maatregelen wordt gemonitord en geëvalueerd;
- Wat het plan B is wanneer de maatregelen uit het plan niet leiden tot de beoogde vermindering van de autoparkeerbehoefte.

De voertuigen die worden ingezet voor deelmobiliteit moeten ook fysiek aanwezig zijn op betreffende aan te wijzen locatie. De minimale eisen waaraan per soort deelmobiliteit aan moet worden voldaan staan in dit artikel opgesomd.

Artikel 3:1 onder a

Deze regel geldt niet voor het Centraal Station, Station Hollands Spoor en deel van Station Laan van NOI, want daar geldt het parkeernormenbeleid van de Nota Parkeernormen CID en Binckhorst (RIS306160). De reductie van 25% wordt gegeven vanwege de bovengemiddelde bereikbaarheid per openbaar vervoer. In vrijwel alle gevallen ligt de parkeernorm onder de norm van maximaal 0,7 per woning, zoals die in de provinciale Omgevingsverordening is vastgesteld. Alleen voor koopappartementen >100 m² (topsegment) ligt de parkeernorm, inclusief korting, daar net boven. Dit kan in sommige gevallen noodzakelijk zijn voor voldoende variatie in woningtype en -grootte.

Artikel 3:1 onder b

De reductie voor deelmobiliteit geldt alleen voor het bewonersparkeren. Deelauto's kunnen ook ingezet worden in de vorm van een autodeelcoöperatie. Dit is een vorm waar gebruikers zelf onderling bepalen hoe ze de kosten verdelen en welke soort auto's ze gaan gebruiken. Dit kan leiden tot een meer betaalbare en sociale mobiliteitsoplossing.

Wanneer een ontwikkelaar ervoor kiest om een deelauto in de openbare ruimte te plaatsen, zijn de kosten voor de aanleg van de parkeerplaats en eventuele laadpaal voor zijn rekening. De deelauto moet

dan in de directe nabijheid van de ruimtelijke activiteit een gereserveerde parkeerplek krijgen. Voor nabijheid wordt verwezen naar bijlage 6.

Artikel 3:1 onder d

Dit artikel geeft ruimte aan inbreng van nieuwe mobiliteitsideeën door aanvragers. Het college besluit op basis van de aangeleverde onderbouwing en overeenkomst of het aangedragen mobiliteitsalternatief volstaat als alternatief van privéauto's en bijbehorende parkeerplaatsen.

Artikel 3:2

In het openbaar gebied en soms ook op privaat terrein geldt de mogelijkheid van dubbelgebruik. Dit betekent bijvoorbeeld dat een werknemer in de stad parkeert van 8:30 uur tot 18:00 uur terwijl de bewoner in de stad van 19:00 uur tot 07:00 uur parkeert. Hierdoor zijn betreffende parkeerplaatsen dubbel te bezetten waardoor de parkeervraag daalt. Het is aan het college om te bepalen of het dubbelgebruik van toepassing is. De aanvrager motiveert het dubbelgebruik.

Artikel 3:3

De mogelijkheid tot mobiliteitsalternatieven en dubbelgebruik wordt in dit artikel gelimiteerd.

Artikel 4:1

Bij functiewijziging en sloop-nieuwbouw wordt een bestaande functie vervangen door een nieuwe. De bestaande functie heeft een (theoretische) autoparkeervraag die aan de hand van de normen bepaald kan worden, net als de nieuwe functie. Door het salderen wordt de autoparkeervraag van de nieuwe functie verminderd met die van de oude functie, waarvan dan wordt aangenomen dat daarvoor al voldoende parkeergelegenheid aanwezig was. De bestaande parkeerplaatsen op eigen terrein worden meegenomen in de salderingseis en de daaruit voortvloeiende autoparkeereis. Voorwaarde is dat de bestaande parkeerplaatsen waarmee wordt gesaldeerd ook in de nieuwe situatie aanwezig blijven.

Als er sprake is van langdurige leegstand – uitgangspunt is minimaal 5 jaar - mag niet meer gesaldeerd worden. Bij salderen moet wel rekening gehouden worden met aanwezigheidspercentages omdat het maatgevend moment van de nieuwe functie op een (heel) ander tijdstip kan liggen. Als dat zo is, is er feitelijk sprake van een nieuwe autoparkeervraag die niet gesaldeerde kan worden. Bij toepassing van de methodiek van saldering stelt de gemeente op basis van objectieve criteria de beschikbaarheid en bruikbaarheid van de gesaldeerde parkeercapaciteit vast.

Artikel 4:2

Het uitgangspunt bij ruimtelijke activiteiten wordt hier beschreven: parkeren vindt plaats op eigen terrein. De gemeente kan hieraan voorwaarden stellen.

Artikel 4:3

Er kan worden afgeweken van de eis dat op eigen terrein wordt geparkeerd, maar dat moet met redenen omkleed worden. Deze staan hier beschreven.

Artikel 4:3 onder a

Autoparkeerplaatsen in private parkeergarages en op private parkeerterreinen tellen alleen mee voor de parkeereis wanneer ze voldoen aan de eisen van artikel 4:2 en aandachtspunten van artikel 1:7. De autoparkeerplaatsen moeten gelegen zijn binnen de in tabel 2.1 opgenomen maximale loopafstanden. De loopafstand betreft de kortste route te voet over de voor voetgangers toegankelijke openbare weg vanaf de parkeerplaats tot de dichtstbij gelegen gevel van het gebouw.

Artikel 4:4

(Een gedeelte van) de parkeereis kan worden afgekocht door de ontwikkelaar indien wordt aangetoond dat er geen andere opties zijn. Het college besluit hierover.

Artikel 4:5

In bijzondere gevallen waarbij het algemeen belang van de stad zwaarder weegt dan het vasthouden aan de parkeereis, kan het college afwijken van de parkeereis. Het college weegt hierbij bijvoorbeeld af in welke mate de door ontwikkelaar voorgestelde maatregelen bijdragen aan een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de ontwikkeling op aspecten van onder andere:

- a. mogelijkheid tot gebruik van alternatieven als openbaar vervoer, deelvervoer en fiets;
- b. duurzaamheid;
- c. waterbeheersing;
- d. groene inpassing;
- e. sociaal maatschappelijke ontwikkelingen.

Artikel 5:1

Ten behoeve van het parkeren van voertuigen van mindervaliden is een artikel opgenomen waarin minimale eisen worden gesteld aan de aanvrager van een ruimtelijke activiteit. Daarbij is tevens de regeling gelijkwaardigheid van toepassing: <https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/5489938/2/RIS297288+beleidsregel+bergingen+nieuwe+woongebouwen+Den+Haag+2017>

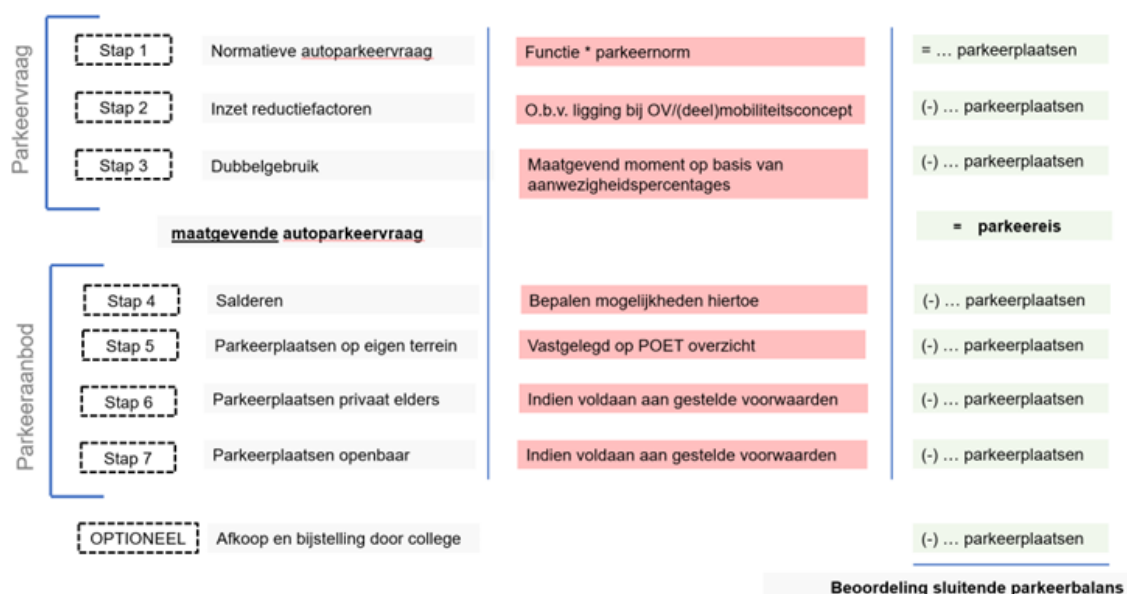
Hoofdstuk 6

Bevat algemene artikelen over de werking van het beleid. Het college heeft de bevoegdheid om van het beleid af te wijken. In het belang van de voortgang van de herstructurering van Zuidwest is daarnaast een overgangsbepaling opgenomen voor enkele bouwprojecten in transformatiegebied Zuidwest die qua bouwvoorbereiding al te ver zijn ontwikkeld en een beperkte financiële haalbaarheid hebben.

Bijlage 1. Stappen ten behoeve van formulering parkeereis Den Haag

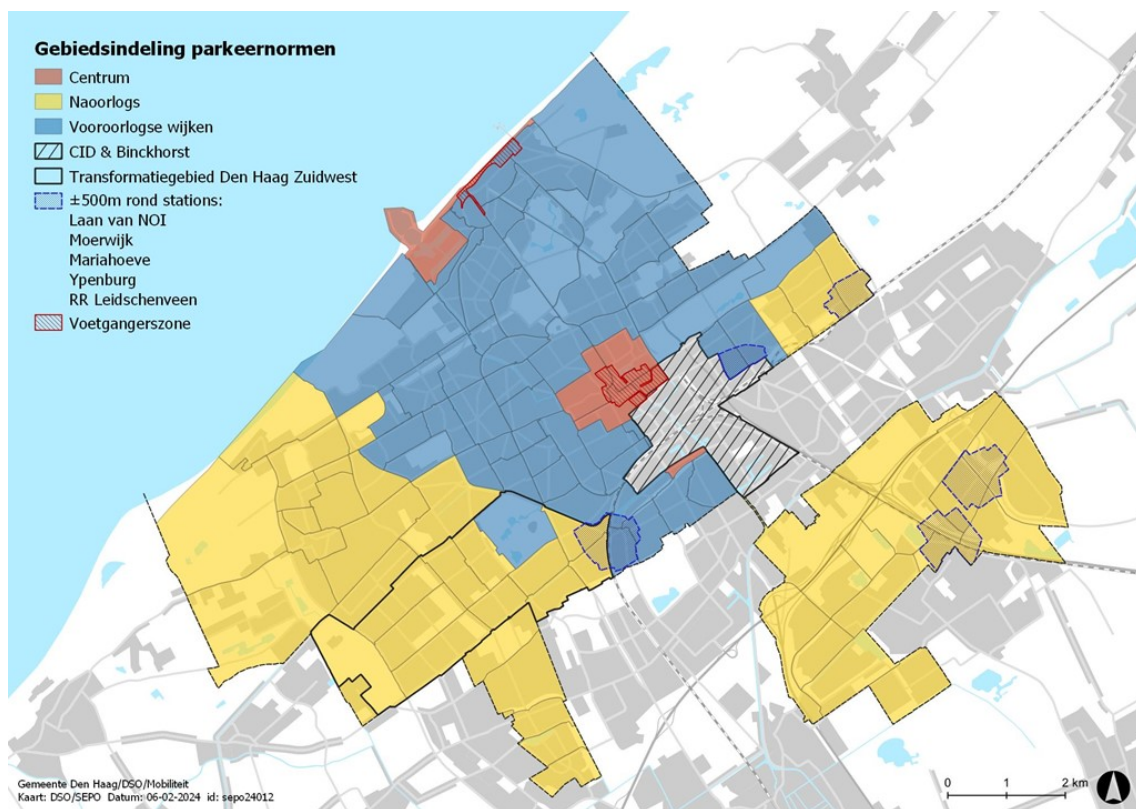
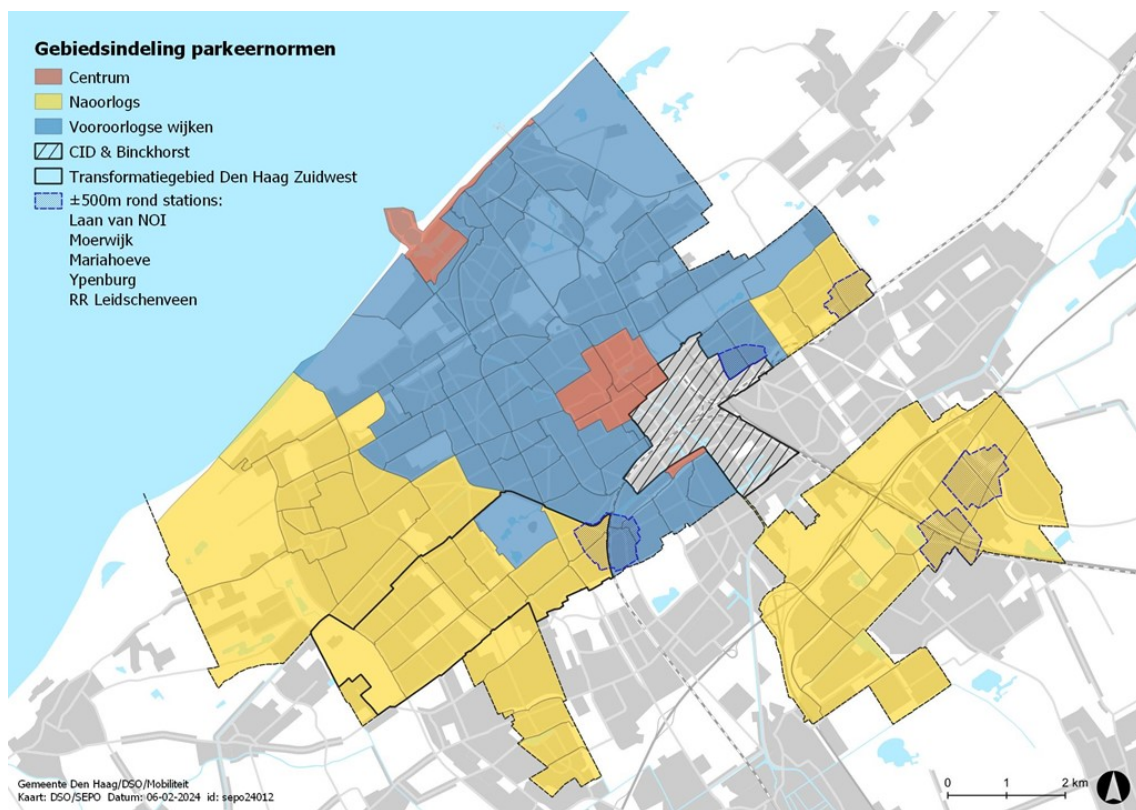
In onderstaand schema zijn de diverse stappen gevisualiseerd gebaseerd op het toepassingskader van de Nota Parkeernormen. Het schema is bedoeld om inzichtelijk te maken hoe de gemeente komt tot een parkeereis van een ruimtelijke activiteit.

In alle gevallen zijn de artikelen uit de nota leidend voor de totstandkoming van de parkeereis.

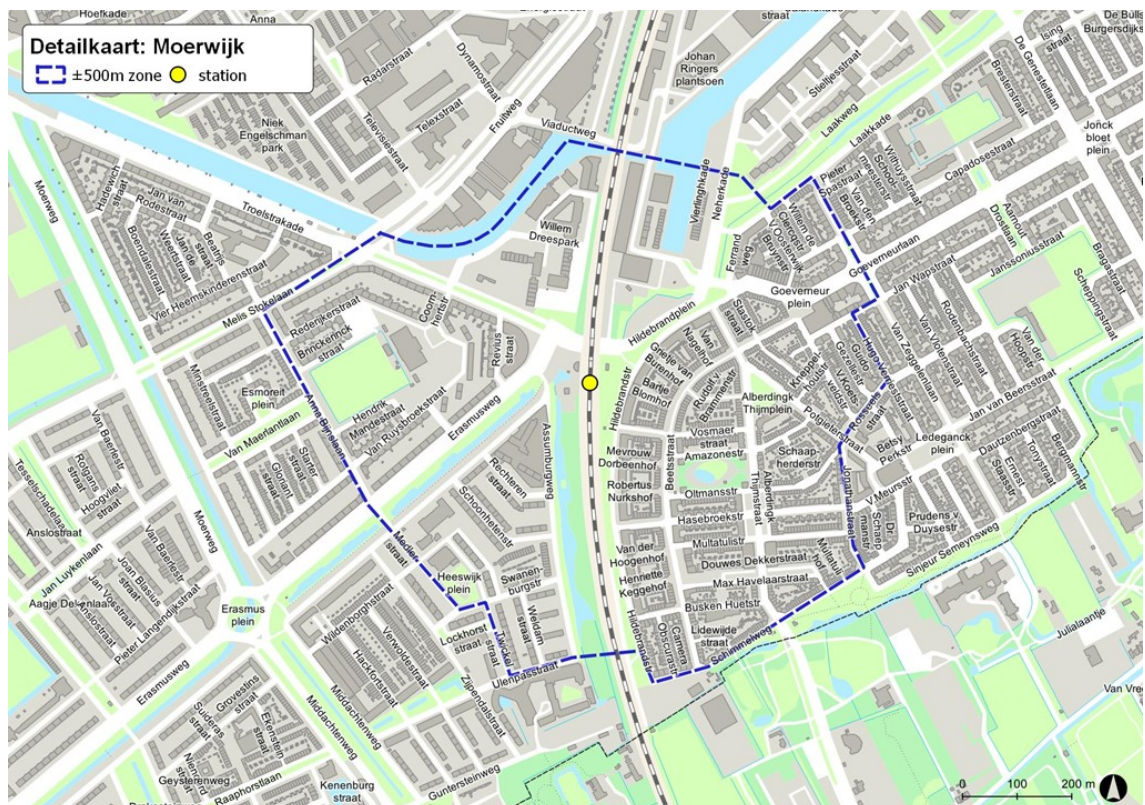
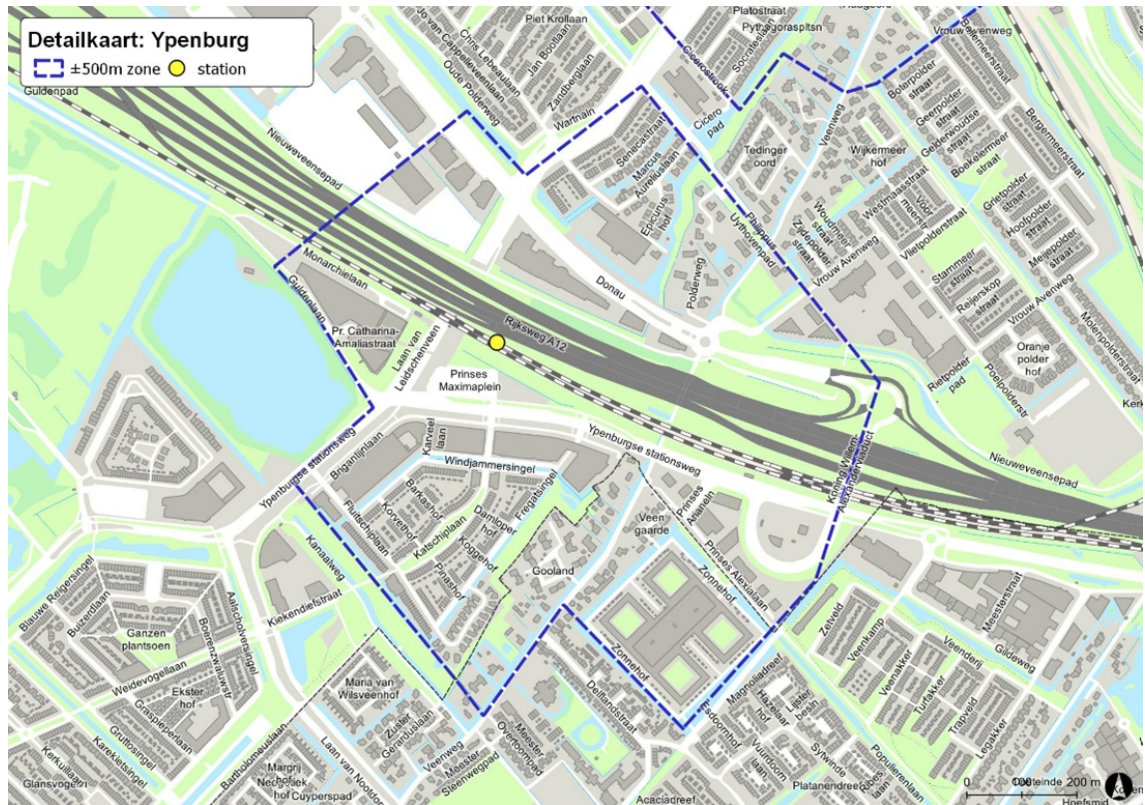


Bijlage 2. Gebiedsindeling voor autoparkeernormen

Onderstaand de overall gebiedsindeling en de demarcatie van de deelgebieden rondom HOV locaties











Bijlage 3. Autoparkeernormen wonen

Zone	Centrummilieus			Vooroorlogse stadswijken			Naoorlogse buitenwijken		
Type woning	Huur	Koop	Bezoek	Huur	Koop	Bezoek	Huur	Koop	Bezoek
Appartementen									
<40m2	0,10	0,20	0,05	0,20	0,20	0,10	0,33	0,33	0,15
40-70m2	0,20	0,33	0,05	0,33	0,50	0,10	0,40	0,66	0,15
70-100m2	0,33	0,50	0,10	0,50	0,75	0,10	0,66	0,80	0,15
100-160m2	0,40	0,75	0,10	0,50	1,00	0,10	0,75	1,00	0,15
>160m2	0,50	1,00	0,10	1,00	1,00	0,10	1,00	1,00	0,15
Eengezinswoningen									
<40m2	0,20	0,25	0,05	0,33	0,40	0,10	0,50	0,50	0,15
40-70m2	0,33	0,50	0,05	0,50	0,50	0,10	0,66	0,66	0,15
70-100m2	0,40	0,75	0,10	0,66	0,80	0,15	0,75	1,00	0,20
100-160m2	0,50	1,00	0,10	0,75	1,00	0,15	1,00	1,50	0,20
>160m2	0,60	1,00	0,10	0,75	1,00	0,15	1,00	2,00	0,20
Zorgwoningen									
Zorgwoningen t/m ZZP 3	0,10		0,10	0,20		0,15	0,30		0,20
Zorgwoningen ZZP 4 t/m 10	0		0,10	0		0,15	0		0,20
Overige huisvesting									
Kamerverhuur (onzelfstandig)	0		0	0,05		0	0,1		0,05
Studenten-woning ¹	0		0	0		0	0		0,05

Bijlage 4. Autoparkeernormen niet-woon functies

1) Aan een studentenwoning dient altijd een campuscontract te zijn verbonden. Deze dient ter onderbouwing van de omgevingsvergunningaanvraag.

Functie	Eenheid	Centrum	Vooroorlogse wijken	Naoorlogse wijken	Aandeel bezoek	Opmerking
Winkelen						
Groothandel	100 m2 bvo	0,15	0,25	0,55	85%	
Showroom	100 m2 bvo	0,30	0,65	1,30	85%	
Supermarkt	100 m2 bvo	1,50	2,20	2,90	85%	
Winkel	100 m2 bvo	1,55	1,75	2,30	85%	
Werken						
Bedrijf	100 m2 bvo	0,45	0,70	1,45	15%	
Kantoren zonder baliefunctie	100 m2 bvo	0,60	1,00	2,20	5%	
Kantoren met baliefunctie*	100 m2 bvo	0,90	1,10	1,40	20%	
Magazijn	100 m2 bvo	0,25	0,25	0,25	5%	
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	0,60	0,90	1,10	5%	
Horeca						
Café/bar, strandtent	100 m2 bvo	2,00	3,50	5,00	90%	
Cafetaria/lunchroom	100 m2 bvo	2,00	3,50	5,00	85%	
Restaurant	100 m2 bvo	2,00	3,50	5,00	80%	
Hotel/Hostel werknemers	100 m2 bvo	0,10	0,20	0,50		
Hotel/Bed&Breakfast	Per kamer	0,25	0,50	0,50		Long stay valt onder woonnormen
Hostel	Per bed	0,05	0,10	0,10		
Cultuur						
Museum	100 m2 bvo	0,30	0,50	0,90	90%	
Bibliotheek	100 m2 bvo	0,10	0,40	0,60	90%	
Religiegebouw	per zitplaats	0,05	0,10	0,15	90%	
Bioscoop/theater/schouwburg/congres	100 m2 bvo	2,10	2,20	4,50	90%	
Sociaal cultureel centrum / Wijkverenigingsgebouw	100 m2 bvo	1,00	1,00	1,00	90%	
Sportvoorzieningen						
Sportschool	100 m2 bvo	0,60	2,00	2,70	80%	
Sporthal	100 m2 bvo	1,15	1,80	2,30	95%	Excl. toeschouwers**
Sportveld	100 m2 terrein	0,15	0,15	0,15	95%	Excl. toeschouwers**
Toeschouwers (indien van toepassing)	Toeschouwerplaats	0,10	0,10	0,10	100%	
Zorgvoorzieningen						
Ziekenhuis/medisch centrum	100 m2 bvo	3,15	3,45	4,30	65%	
Verpleeghuis	100 m2 bvo	0,55	0,65	1,40	65%	
Arts/maatschap	100 m2 bvo	2,85	2,85	2,85	65%	
Onderwijs						
Primair onderwijs, inclusief gymzaal**	100 m2 bvo	0,10	0,25	0,50		
Kinderdagverblijf	100 m2 bvo	0,50	0,50	1,00		
Middelbaar onderwijs	100 m2 bvo	0,10	0,15	0,40		
ROC	100 m2 bvo	0,30	0,60	1,30		
HBO/WO	100 m2 bvo	0,50	1,05	2,50		
Avondonderwijs	10 Studenten	0,50	0,50	0,50		
Overig						
Begraafplaats/crematorium	Begrafenis/ crematie	15	15	15	98%	

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

** Enkel voor eigen gebruik en kleinschalige sport.

Bijlage 5. Aanwezigheidspercentages CROW (publicatie 317 of meest recente versie)

Toelichting: houd bij de toepassing van de onderstaande aanwezigheidspercentages rekening met de (commerciële) openingstijden van functies.

Functie	Moment	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	koop-avond 1)	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
woningen bewoners		50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen bezoekers		10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven		100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%

commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
horeca	30%	40%	90%	0%	95%	70%	100%	70%
bioscoop/theater/ podium/ enzovoort	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/therapeut/ consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
verpleeghuis/ verzorgingshuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

koopavond is alleen van toepassing in winkelgebieden waar nog daadwerkelijk een koopavond is, waarbij meer dan 60% van de aanwezige winkels open is tot 21 uur.

Bijlage 6. Maximale loopafstanden naar alternatieve parkeervoorzieningen

Gebied	Autoparkeren voor bewoners	Autoparkeren voor werknemers	Kortparkeren (<2uur) voor bezoekers
Centrum	800 m	800 m	500 m
Vooroorlogs	500 m	500 m	300 m
Naoorlogs	300 m	300 m	100 m

Bijlage 7. Projectenlijst overgangsrecht

Onderstaande bouwprojecten komen in aanmerking voor het overgangsrecht, zoals gesteld in Artikel 6:2 lid 2.

1. De Venen (vastgestelde PUK RIS313612 en pilotproject parkeren RIS313613)
2. Meleco (PUK RIS319024 - nog niet vastgesteld dd. 9 juli 2024)
3. Dreven Gaarden Zichten (vastgestelde NvU's RIS308508)
4. Steenwijklaan 40 (vastgestelde NvU RIS310111)
5. Loevesteinlaan 355 (Vvgb Omgevingsvergunning RIS317931)