

Nota parkeernormen Den Haag 2021

Toelichting

De volgende doelstellingen uit de Parkeerstrategie 2021-2030 (RIS308711) 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.

Het beleid in deze nota zal een positief effect hebben op de snelheid van bouwplanprocessen. 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 heeft op de bereikbaarheid, het ruimtegebruik en de uitstoot van CO₂. Dit beleid wordt gehanteerd bij het toetsen van aanvragen van omgevingsvergunningen voor bouw- en verbouwprojecten. Bij oplevering van de bouw- en verbouwplannen controleert de bouwinspecteur of aan de gemaakte afspraken wordt voldaan. Het beleid heeft gevolgen voor de uitgifte van parkeervergunningen. De gemeente handhaaft op de afspraken over de parkeersituatie die opgenomen worden in de omgevingsvergunning, bijvoorbeeld in het geval dat de bewoners en gebruikers van een nieuwbouwcomplex niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. De lasten van de gemeente van dit beleid zijn verweven in de planvoorbereiding en het proces van toekenning van omgevingsvergunningen. Voor burgers is het van belang dat de gemeente en de ontwikkelaar goed communiceren over de parkeerafspraken die worden gemaakt bij een bouw- of verbouwplan.

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 richtgetal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte; |
| - autoparkeervraag: | de totale vraag (programma * norm) naar autoparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke activiteit, rekening houdend met gebiedsindeling en aanwezigheidspercentage, exclusief bedrijfsvoertuigen; |
| - bevoegd gezag | bevoegd gezag zoals bedoeld in artikel 1:1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht; |
| - bezoekersaandeel: | het deel van de autoparkeervraag dat bestaat uit bezoekers; |
| - campuscontract: | campushuurcontract zoals bedoeld in artikel 7:274 lid 4 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;
- eengezinswoning: een grondgebonden woning niet zijnde zorg- of studentenwoning;
- eigen terrein: grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke activiteit dan wel in de directe nabijheid binnen de in bijlage 5 genoemde maximale loopafstanden van de ruimtelijke activiteit;
- functiewijziging: het wijzigen van de functie van een gebouw, exclusief omgevingsvergunningplichtige bouwwerkzaamheden;
- 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);
- gebruikersaandeel: het deel van de autoparkeervraag dat bestaat uit vaste gebruikers, niet zijnde bezoekers;
- gereguleerd gebied: gebied waar parkeerregulering (betaald parkeren) van kracht is of waar door het college besloten is tot invoering van parkeerregulering;
- 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;
- nieuwbouw: het (eventueel na sloop van bestaande bebouwing) volledig (inclusief eventuele fundering) nieuw bouwen van een bouwwerk;
- omgevingsvergunning: omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
- 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;

- 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 parkeerverordening van de gemeente Den Haag;
- programma het totaal aan verwachte hoeveelheid functies uitgedrukt in de in bijlage 3 en bijlage 4 opgenomen eenheden in het bouwplan;
- reductiefactor een percentage dat van de autoparkeervraag kan worden afgetrokken indien in mobiliteitsalternatieven wordt voorzien;
- bouwontwikkelingen met een regionale functie bouwontwikkelingen als een hotel, een hostel, een theater, een wellness, religieuze functies en een museum.
- ruimtelijke activiteit: ruimtelijke activiteit zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder a Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en of artikel 2.1, eerste lid onder c Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
- salderen: het berekenen van de autoparkeereis op basis van het verschil tussen de autoparkeervraag in de nieuwe situatie (na realisering van de ruimtelijke activiteit) en de autoparkeervraag in de oude situatie (vóór realisering van de ruimtelijke activiteit);
- 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, bejaardenvoorzieningen, verzorgingshuizen, kinderopvang, buurt- en wijkcentra, welzijnsvoorzieningen, sociale voorzieningen, overheidsvoorzieningen, culturele voorzieningen, sportvoorzieningen en voorzieningen van openbaar nut;
- studentenwoning en studenteneenheid: woonruimte verhuurd op basis van het campushuurcontract;
- transformatie(ontwikkelingen): het planologisch wijzigen van de gebruiksfunctie van een gebouw inclusief omgevingsvergunningsplichtige bouwwerkzaamheden, niet zijnde volledige nieuwbouw;
- voldoende mobiliteitsalternatieven: een openbaar vervoer halte en aanbod van deelmobiliteit binnen 400 meter loopafstand en (bak)fietsparkeervoorzieningen in of binnen 50 meter loopafstand van de ontwikkeling;
- Wabo: Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
- zorgwoning ZZP: woning waarin mensen die zorg behoeven zelfstandig kunnen wonen, maar die wel in de nabije omgeving is van een zorginstelling,

vooral bedoeld voor ouderen en gehandicapten.
De mate waarin zorg nodig is, wordt
aangegeven met een gradatie in
zorgzwaartepakket.

Artikel 1:2 Reikwijdte nota

Via bestemmingsplannen waaronder het bestemmingsplan Parapluherziening (fiets)parkeren is deze regeling van toepassing bij de beoordeling van aanvragen voor een omgevingsvergunning, betreffende de activiteiten als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onder a en c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Artikel 1:3 Bepalen van de autoparkeereis

Bij de 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 en 4 bij deze nota. De afgeronde parkeereis geeft het aantal parkeerplaatsen aan dat op basis van het bestemmingsplan als bedoeld in artikel 1:2 moet worden gerealiseerd.

Artikel 1:4 Wijze van rekenen en afronden

1. De autoparkeervraag wordt berekend in twee cijfers achter de komma en in voorkomende gevallen afgerond op de gebruikelijke wijze, derhalve bij 0,005 of meer naar boven en bij minder dan 0,005 naar beneden;
2. De gestelde 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 1:5 Wijze van meten

1. 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.
2. De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de voor voetgangers toegankelijke openbare ruimte van parkeerplaats naar bestemming.

Hoofdstuk 2 Vrijgesteld binnen de nota

Artikel 2:1 Geen autoparkeereis voor kleine nieuwbouwplannen

Kleine nieuwbouwplannen met een autoparkeervraag van minder dan 3 parkeerplaatsen zijn op grond van deze nota volledig vrijgesteld van de autoparkeereis, indien:

- a. de aanvrager niet binnen 5 jaar van de aanvraag van een omgevingsvergunning en binnen een straal van 200 meter voor een eerdere aanvraag van een omgevingsvergunning al is vrijgesteld voor een nieuwbouwwontwikkeling;
- b. de nieuwbouwwontwikkeling 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 Geen autoparkeereis voor kleine verbouwplannen

Verbouwplannen en transformatieprojecten met een gesaldeerde autoparkeervraag van minder dan 10 parkeerplaatsen, zijn op grond van deze nota vrijgesteld van de autoparkeereis, indien:

- a. het geen koopwoningen betreft in de klassen groter dan 100 vierkante meter BVO;
- b. het een verbouwwontwikkeling of functiewijziging betreft zonder regionale functie;
- c. de aanvrager niet afgelopen 5 jaar van de aanvraag van een omgevingsvergunning en binnen een straal van 200 meter voor een eerdere aanvraag van een omgevingsvergunning al is vrijgesteld voor een verbouwplan of transformatieproject;
- d. het verbouwplan of transformatieproject binnen gereguleerd gebied ligt en niet binnen 300 meter loopafstand van een gebied ligt waarbinnen geen parkeerregulering geldt; en

- e. voldoende mobiliteitsalternatieven in de omgeving van het verbouwplan of transformatieproject worden aangeboden.

Artikel 2:3 Bezoekersparkeerplaatsen hoeven niet altijd op eigen terrein

Voor nieuwbouw- en verbouwplannen waar op basis van de bezoekersnorm 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 geldt geen autoparkeereis voor nieuwbouw- en verbouwontwikkelingen die alleen via het voetgangersgebied te bereiken zijn.

Hoofdstuk 3 Mogelijkheden tot reductie van de autoparkeervraag

Artikel 3:1 Dubbelgebruik

De berekende autoparkeervraag kan door het bevoegd gezag naar beneden worden bijgesteld, indien de initiatiefnemer aantoont dat de parkeerplaatsen in de aan te leggen of te gebruiken parkeervoorziening 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 er in de parkeervoorziening geen vaste parkeerplaatsen worden verkocht of verhuurd.

Artikel 3:2 Saldering

Bij een verbouwontwikkeling of functiewijziging hoeft alleen te worden voorzien in de extra autoparkeervraag en niet in de autoparkeervraag van de laatste formele bestemming toegestaan door het bestemmingsplan (inclusief overgangsrecht), tenzij er sprake is van leegstand van meer dan 5 jaar voor de aanvraag van de omgevingsvergunning.

Artikel 3:3 Bijstellen van de berekende autoparkeervraag

Het bevoegd gezag kan de berekende autoparkeervraag geheel of gedeeltelijk naar beneden bijstellen, indien de aanvrager dit goed en navolgbaar onderbouwt.

Artikel 3:4 Inzet van mobiliteitsalternatieven ter reducering van de autoparkeervraag

De autoparkeervraag van een nieuwbouw, een verbouwplan of een functiewijziging kan worden gereduceerd, indien:

- a. de aanvrager een ontwikkeling wil realiseren binnen een straal van 500 meter van station Moerwijk, station Mariahoeve, station Ypenburg en openbaar vervoer knooppunt Leidschenveen wordt gerealiseerd, op voorwaarde dat dit gebeurt met maximaal 25% van de autoparkeervraag; of
- b. de aanvrager bij een bouwontwikkeling structureel, dat wil zeggen voor minimaal 5 jaar, deelauto's ter beschikking stelt aan de bewoners of gebruikers op geormerkte deelautoparkeerplaatsen, op voorwaarde dat:
 - 1° 1 deelauto inclusief parkeerplaats 4 reguliere parkeerplaatsen vervangt;
 - 2° binnen gereguleerd gebied maximaal 50% van de autoparkeervraag van toekomstige bewoners of gebruikers wordt vervangen door deelauto's;
 - 3° buiten gereguleerd gebied maximaal 10% van de autoparkeervraag van toekomstige bewoners of gebruikers wordt vervangen door deelauto's;
 - 4° dit aangetoond wordt met een door beide partijen (aanvrager en aanbieder deelauto) ondertekende overeenkomst;
 - 5° de deelauto's op eigen terrein, in een nabijgelegen parkeervoorziening of in de openbare ruimte op geormerkte deelautoparkeerplaatsen worden geparkeerd;

- 6° de ontwikkelaar of de eigenaar van de bouwontwikkeling afspraken maakt over de overdracht van de deelauto's met de gebruikers of de vereniging van eigenaren bij de aanvraag van de omgevingsvergunning;
 - 7° de aanbieder van de deelauto's of de vereniging van eigenaren data over het gebruik van de deelauto's deelt met de gemeente ter evaluatie van deze nota; en
 - 8° 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 of werknemers. of
- c. de aanvrager bij een bouwontwikkeling op eigen terrein structureel, dat wil zeggen voor minimaal 5 jaar, deelbakfietsen ter beschikking stelt aan de bewoners of werknemers op geschikte parkeervoorzieningen, op voorwaarde dat:
- 1° 1 deelbakfiets inclusief parkeerplaats 1 autoparkeerplaats vervangt;
 - 2° binnen gereguleerd gebied maximaal 10% van de autoparkeervraag van toekomstige bewoners of gebruikers wordt vervangen door deelbakfietsen;
 - 3° buiten gereguleerd gebied maximaal 5% van de autoparkeervraag van toekomstige bewoners of gebruikers 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 duurzame inzet van de deelbakfiets(en) wordt aangetoond met een door aanvrager en aanbieder van de deelbakfiets ondertekende overeenkomst. of
- d. de aanvrager bij een bouwontwikkeling structureel, dat wil zeggen voor minimaal de 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, op voorwaarde dat:
- 1° de bouwontwikkeling binnen gereguleerd gebied ligt;
 - 2° 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 aanvrager een getekende overeenkomst met eventuele mobiliteitsaanbieder(s) aanlevert.

Artikel 3:5 Het combineren van mobiliteitsalternatieven en dubbelgebruik

In aanvulling op artikel 3:4 en artikel 3:1 is het toegestaan om de inzet van mobiliteitsalternatieven onderling en met dubbelgebruik te combineren tot maximaal 75 procent van de oorspronkelijke autoparkeervraag.

Artikel 3:6 Recht op een parkeervergunning vervalt

In aanvulling op artikel 3:4 komen de bewoners van of bedrijven in de bouwontwikkeling en hun rechtsopvolgers in het geval van toepassing van reductie van de autoparkeervraag niet in aanmerking voor een bewonersvergunning of bedrijfsvergunning als bedoeld in de Verordening parkeerregulering en parkeerbelasting.

Hoofdstuk 4 Voorzien in de autoparkeereis

Artikel 4:1 Voorzien in de autoparkeereis op eigen terrein

In principe wordt op eigen terrein 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 of de omgeving;
- b. de bereikbaarheid en verkeersveiligheid, waarbij een mogelijke wachtrij niet de stedelijke hoofdwegen, zoals bedoeld in de Kadernota Straten Wegen Lanen, blokkeert;

- c. 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;
- d. bij gebruik en beheer van collectieve garages, kunnen in het geval van gebiedsontwikkelingen eisen worden gesteld aan besluitvorming, kettingbeding en informatieoverdracht tussen initiatiefnemer en toekomstige eigenaren en gebruikers.

Artikel 4:2 Elders dan op eigen terrein voorzien in de autoparkeereis

Het college kan geheel of gedeeltelijk besluiten dat elders op andermans eigen terrein wordt voorzien in de autoparkeereis, indien:

- a. de autoparkeereis minimaal 10 parkeerplaatsen betreft;
- b. structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, middels een overeenkomst aan te tonen, een alternatieve parkeervoorziening beschikbaar is binnen een loopafstand opgenomen in bijlage 6, onder voorwaarde dat:
 - 1° de alternatieve parkeervoorziening op een ander privéterrein of in een andere garage of parkeerbox gelegen is;
 - 2° de alternatieve parkeervoorziening voldoet aan de kwaliteitseisen, zoals opgenomen in artikel 4:4; en
 - 3° de parkeerplaatsen in de alternatieve parkeervoorziening niet al eerder zijn toegewezen aan een andere bouwontwikkeling om te voorzien in de parkeereis.
- c. de aanvrager bewijs aanlevert dat de beoogde parkeerplaatsen ten tijde van ingebruikname beschikbaar zijn;
- d. de bewoners of gebruikers van de bouwontwikkeling niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, indien de parkeerplaatsen in de alternatieve parkeervoorziening niet (meer) beschikbaar blijken te zijn; en
- e. de aanvrager de bewoners of gebruikers van de bouwontwikkeling bij verkoop of verhuur vooraf informeert over de parkeersituatie bij de bouwontwikkeling.

Artikel 4:3 Afkoop van de parkeereis

Indien niet aan de parkeereis voldaan wordt, is afkoop van de parkeereis mogelijk op basis van de regels en voorwaarden van de Regeling afkoop van de parkeereis Den Haag 2020 of een vervangende regeling.

Artikel 4:4 Kwaliteitseisen

De in artikel 4:1 en 4:2 genoemde parkeeroplossingen voor auto's moeten voldoen aan:

- a. NEN 2443 voor parkeren op eigen terrein; en
- b. de voorwaarde dat er geen extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden toegevoegd om een door (een) bouwontwikkeling(en) ontstaan tekort aan parkeerplaatsen te compenseren.

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 worden goed toegankelijke gehandicaptenparkeerplaatsen aangelegd.
3. Bij zorgwoningen en sociale huur complexen wordt rekening gehouden met parkeerruimte voor scootmobielen op een goed toegankelijke locatie in of bij een gebouw.

Artikel 5:2 Laden en Lossen

Indien een ruimtelijke activiteit daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het laden, lossen en manoeuvreren van goederen door grote voertuigen voorzien zijn in voldoende ruimte in, op, onder of nabij

het terrein waar die activiteit plaatsvindt of dat bij die activiteit behoort, zulks ter beoordeling van het college.

Hoofdstuk 6 Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 6:1 Hardheidsclausule

Het college kan artikel 1:3 buiten toepassing laten of daarvan afwijken voor zover toepassing gelet op het belang van aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein of elders op eigen terrein zal leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard.

Artikel 6:2 Overgangsrecht

Het college past de Nota parkeernormen Den Haag toe zoals deze geldt op het moment van indiening van de aanvraag om omgevingsvergunning.

Artikel 6:3 Citeertitel

Deze nota wordt aangehaald als: Nota parkeernormen Den Haag

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1:3

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 3 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 autoparkeerkcijfers van het CROW. Het CROW hanteert de gebiedsindeling centrum, schil en buitengebied, vergelijkbaar met de gebiedsindeling van de Haagse autoparkeernormen te vinden in bijlage 1.

Artikel 1:4

Bij het salderen van een autoparkeervraag van de oude functie en de autoparkeervraag van de nieuwe functie, wordt eerst gesaldeer en vervolgens bij 0,5 of hoger naar boven en bij minder dan 0,5 naar beneden afgerond.

Artikel 1:5

De parkeernormen zijn bepaald op basis van de bruto vloeroppervlakte (bvo).

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 zebrapaden. 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 bouwplannen niet te frustreren geldt deze vrijstelling.

Om ervoor te zorgen dat de parkeerdruk in de omgeving van het bouwplan niet structureel extra toeneemt door het bouwplan, komen de (toekomstige) bewoners en gebruikers niet in aanmerking voor een bewoners- en of bedrijfsparkeervergunning. 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 eenzelfde aanvrager binnen een straal van 200 meter 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

Bij verbouwplannen is het vaak fysiek niet mogelijk of stedenbouwkundig onwenselijk om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Daarnaast heeft binnen gereguleerd gebied maar ongeveer 50% van de bewoners een eigen auto. Om verbouwplannen en bijvoorbeeld transformaties van kantoren naar woningen niet te frustreren, komen deze plannen in aanmerking voor vrijstelling als de gesaldeerde autoparkeervraag minder dan 10 parkeerplaatsen is.

Om ervoor te zorgen dat de parkeerdruk in de omgeving van het bouwplan niet structureel extra toeneemt door het bouwplan, komen de (toekomstige) bewoners en gebruikers niet in aanmerking voor een bewoners- en of bedrijfsparkeervergunning. 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 2:2, onder a

Dit geldt niet voor koopwoningen van meer dan 100 m² BVO, omdat bij die woningen het autobezit gemiddeld hoog is en dus de kans dat de toekomstige bewoners een auto bezitten vrij hoog is.

Artikel 2:2, onder b

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.

Artikel 2:2, onder c

De gemeente registreert de bouwplannen waar een vrijstelling voor wordt gegeven en houdt in de gaten dat niet binnen 5 jaar eenzelfde aanvrager binnen een straal van 200 meter om een vrijstelling vraagt. In dat geval wordt niet nogmaals een vrijstelling verleend.

Artikel 2:2, onder d

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. Wat overlast veroorzaakt aan de bewoners in dat gebied.

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 woningbouwontwikkelingen van meer dan 100 woningen, in de vooroorlogse wijken voor ontwikkelingen van 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.

Artikel 3:2

Bij transformatie, herbestemming, functiewijziging en sloop-nieuwbouw wordt een bestaande functie vervangen door een nieuwe. De bestaande functie heeft een (theoretische) parkeerbehoefte die aan de hand van de normen bepaald kan worden, net als de nieuwe functie. Door het salderen wordt de parkeerbehoefte van de nieuwe functie verminderd met die van de oude functie, waarvan dan wordt aangenomen dat daarvoor al voldoende parkeergelegenheid aanwezig was. Als er sprake is van langdurige leegstand – uitgangspunt is minimaal 5 jaar - mag niet meer gesaldeer 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 parkeerbehoefte die niet gesaldeer kan worden.

Artikel 3:4, onder a

Deze regel geldt niet voor het Centraal Station, Station Hollands Spoor en Station Laan van NOI, want daar geldt het parkeernormenbeleid van de Nota Parkeernormen CID en Binckhorst (RIS306160).

Artikel 3:4, onder b

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 bouwontwikkeling een gereserveerde parkeerplek krijgen.

Artikel 3:4, 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 3:6

Dit artikel geldt ook voor bouwplannen die bij oplevering nog niet in gereguleerd gebied liggen. In dat geval komen de bewoners en of gebruikers en rechtsopvolgers niet in aanmerking voor een parkeervergunning in het geval er parkeerregulering in het gebied wordt ingevoerd.

Artikel 4:2, onder a

Autoparkeerplaatsen in private parkeergarages en op private parkeerterreinen tellen alleen mee voor de parkeereis wanneer ze voldoen aan de eisen van artikel 4:3 en aandachtspunten van artikel 4:4. 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.