

Datum  
9 september 2024

Registratienummer  
DSO/10753898  
RIS319497

## **Geamendeerd voorstel van het college inzake Nota Parkeernormen Den Haag 2024**

### Aanleiding

De Nota Parkeernormen Den Haag 2021 (verder: Parkeernormennota) heeft tot (juridisch) doel om een parkeereis te kunnen bepalen bij aanvragen van omgevingsvergunningen voor bouw- en verbouwprojecten of functiewijzigingen. Ook wordt de nota gebruikt voor het bepalen van de parkeeropgave bij gebiedsontwikkelingen. Er zijn meerdere aanleidingen voor een actualisatie van de Parkeernormennota.

In de praktijk is de afgelopen jaren gebleken dat sommige artikelen en definities in de Parkeernormennota tot onduidelijkheid kunnen leiden bij ontwikkelende partijen en in juridische procedures. In deze actualisatie zijn diverse definities en artikelen in de nota aangescherpt om deze onduidelijkheden weg te nemen. Een belangrijke aanpassing is het verduidelijken van de volgorde van de berekeningsmethode van de parkeereis.

Daarnaast is er op één onderdeel een herziening van de Parkeernormennota nodig. Voorgesteld wordt om bij de toekomstige bouwontwikkelingen in Den Haag Zuidwest de reductiefactor voor deelauto's te verlagen van 50% naar 30%. In Zuidwest wordt een pas op de plaats gemaakt wat betreft deelauto's. In dit geconcentreerde gebied wordt veel deelmobiliteit toegepast in de lopende bouwplannen. Om hier goed grip op te houden, te voorkomen dat steeds vaker de bovengrens van de mogelijkheden voor deelvervoer wordt opgezocht en de mogelijkheid te hebben om te monitoren hoe de deelmobiliteit aansluit bij de behoeftes van de bewoners van Zuidwest wordt de reductiefactor naar beneden bijgesteld. Dit onderdeel heeft een effect op de werking van de Parkeernormennota en kan in sommige gevallen tot een hogere autoparkeereis leiden.

Het college heeft in de raadsmededeling over de motie 'Betaalbare parkeerplekken bij geplande (sociale) huur en (sociale) koopwoningen' (RIS309713) toegezegd dat de actualisatie van de parkeernormennota gelijktijdig met de actualisatie van de verordeningen, regelingen en de Parkeerstrategie aan uw raad zal worden voorgelegd en dat bij het actualiseren ook expliciet wordt gekeken naar de mogelijkheden voor het verdelen en betaalbaar houden van de in pandige parkeer capaciteit (publiek en POET) en hoe dit geborgd en vastgelegd kan worden. De borging van het parkeerbeleid is niet meegenomen in de voorliggende actualisatie van de parkeernormennota, maar wordt na nader onderzoek mogelijk meegenomen in de volgende herziening.

Hieronder worden de actualisatie, de herziening, de gevolgen voor lopende bouwplannen en de publieke en privaatrechtelijke borging van het parkeerbeleid nader toegelicht.

### Actualisatie Parkeernormennota

Bij de actualisatie van de Parkeernormennota worden voornamelijk artikel- en begripsverduidelijkingen doorgevoerd naar aanleiding van de praktijk. Er is soms onduidelijkheid bij de initiatiefnemer over begrippen als dakopbouwen, woninguitbreidingen (specifiek nieuwe bouwlagen en kamergewijze verhuur) en studentenwoningen (campuscontract). Ook in juridische procedures zijn deze onduidelijkheden naar voren gekomen. Daarnaast wordt nu duidelijker in de Parkeernormennota aangegeven wanneer bewoners geen recht hebben op een parkeervergunning, indien er sprake is van betaald parkeren.

Verder was in het gewijzigd raadsvoorstel inzake wijzigingen/aanvullingen op de Nota Parkeernormen Den Haag (RIS 291425) besloten dat geen parkeertoets hoeft te worden gedaan bij uitbreiding van het vloeroppervlak van bestaande woningen. Dit was nog niet verwerkt in de Parkeernormennota van 2021 en wordt nu alsnog opgenomen.

Ten aanzien van de rekenvolgorde voor het berekenen van de parkeereis is een verduidelijking toegevoegd. In de huidige Nota Parkeernormen zijn in hoofdstuk 3 verschillende mogelijkheden opgenomen om de normatieve autoparkeervraag te kunnen reduceren. Het gaat hierbij achtereenvolgens om dubbelgebruik (art 3.1), salderen (art 3.2), bijstelling van de normatieve parkeervraag (art 3.3) en inzet van de mobiliteitscorrectie/alternatieven (art 3.4). Om onduidelijkheid over de rekenvolgorde weg te nemen, is nu in bijlage 1 een rekenschema toegevoegd, welke in lijn ligt met de volgorde zoals die in Bijlage 6 van de Nota parkeernormen CID en Binckhorst Den Haag 2020 (RIS306160) is opgenomen. De voorgestelde volgorde (inclusief nieuwe artikelnummers) is: inzet van mobiliteitscorrectie/alternatieven (art 3.1), dubbelgebruik (art 3.2), salderen (art 4.1) en bijstellen van de totale parkeereis (art 4.5).

In de gehele Parkeernormennota zijn tekstuele aanpassingen gedaan ter verduidelijking. Alle aanpassingen zijn te vinden in het bijgevoegde Wijzigingendocument Nota Parkeernormen Den Haag 2024 tov 2021. In deze actualisatie zijn de parkeernormen zelf niet gewijzigd.

### Herziening Parkeernormennota op één punt

Eén aanpassing is als herziening binnen de actualisatie van de Parkeernormennota te beschouwen, namelijk het reductiepercentage bij inzet van deelmobiliteit in Zuidwest. De reden wordt hieronder nader toegelicht.

Bij de Parkeernormennota in 2021 zijn de toepassingsregels voor de normen enerzijds flexibeler en anderzijds concreter gemaakt, ten opzichte van de voorgaande Parkeernormennota (2016). De gedachte daarbij was, dat dit bijdraagt aan de financiële haalbaarheid van bouwprojecten en tevens ten goede komt aan de gewenste mobiliteitstransitie en andere ambities op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid. De Parkeernormennota 2021 maakt met de inzet van deelmobiliteit een reductie op de normatieve parkeervraag tot maximaal 70% mogelijk (50% deelauto, 10% deelbakfiets en 10% andere vormen van deelmobiliteit). In transformatiegebied Zuidwest worden deze hoge reducties toegepast bij meerdere omvangrijke bouwontwikkelingen. Door de lange doorlooptijd van grote projecten worden de effecten van het beleid binnenkort pas daadwerkelijk in de praktijk zichtbaar. Het college wil graag een vinger aan de pols houden wat betreft de inzet van deelmobiliteit in Zuidwest. Door nu een pas op de plaats te maken, kan in de praktijk worden ervaren of de ambitie ten aanzien van de mobiliteitstransitie aansluit bij de behoefte van de bewoners.

Mede gezien het profiel van Zuidwest wordt voorgesteld om in dit gebied voor nieuwe bouwplannen, waarvoor de kaders nog niet zijn vastgesteld, de maximale reductiefactor voor deelauto's aan te passen van 50% naar 30%, wat meer in lijn ligt met andere grote gemeenten. Bij een maximale inzet van deelmobiliteit leidt deze 20% minder reductie per saldo tot 15%<sup>1</sup> meer parkeerplaatsen per bouwplan. Voor het overige gereguleerde gebied blijft voorlopig 50% reductie met deelauto's wel mogelijk, overeenkomstig de maximale reductie zoals deze bij CID-Binckhorst wordt toegepast.

Omdat grote bouwplannen doorgaans een lange doorlooptijd hebben, wordt de bijstelling voor Zuidwest meegenomen in deze actualisatie, om te voorkomen dat er in de planfase van nieuwe projecten parkeerafspraken gemaakt worden met te hoge kortingen op de parkeereis door inzet van deelauto's. De komende periode wordt nader onderzoek gedaan naar de toepassing van deelmobiliteit in verschillende type bouwplannen. Eventuele nadere aanpassingen aan de reductiefactor kunnen vervolgens worden meegenomen in een integrale herziening van de Parkeernormennota. De reducties voor de inzet van deelbakfietsen en andere vormen van deelmobiliteit blijven ongewijzigd, omdat dit slechts maximaal 10% reductie oplevert en op dit moment niet tot knelpunten leidt. Het college behoudt de bevoegdheid om af te wijken van de berekende parkeereis, indien zij dat nodig acht qua doelgroep of ligging van een bouwplan.

De Parkeernormennota wordt hiervoor als volgt aangepast in artikel 3.1 lid b.:

- Huidige tekst: binnen gereguleerd gebied maximaal 50% van de autoparkeervraag van toekomstige bewoners of gebruikers wordt vervangen door deelauto's.
- *Nieuwe tekst: 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%).*

In Zuidwest zijn enkele (lang)lopende ruimtelijke ontwikkelingen waar uit wordt gegaan van een reductie van de parkeereis van 30% of meer door inzet van deelauto's. Het planproces van deze projecten kent een lange geschiedenis met onomkeerbare stappen die zowel door het college als de raad genomen zijn (vaststelling PUK's/NvU's, privaatrechtelijke afspraken, reeds lang lopende voorbereidingen van business cases, verstrekte rijkssubsidies, etc.). Als betrouwbare partner wil het college deze projecten in deze lijn voortzetten en zal de oude reductiefactor mogelijk blijven.

Voor de volgende projecten is een Woningbouwimpuls (WBI) uitkering ter beschikking gesteld, een Nota van Uitgangspunten (NvU) vastgesteld, een Plan Uitwerkingskader (PUK) vastgesteld, danwel onlangs een VVGB door de raad aangenomen:

1. De Venen (vastgestelde PUK RIS313612, pilotproject parkeren RIS313613, WBI)
2. Meleco (PUK RIS319024 - nog niet vastgesteld dd. 26 augustus 2024, WBI)
3. Dreven Gaarden Zichten (vastgestelde NvU's RIS308508, WBI)
4. Steenwijklaan 40 (vastgestelde NvU RIS310111)
5. Loevesteinlaan 355 (Vvgb Omgevingsvergunning RIS317931)

Voor deze projecten geldt dat de oude normen en voorwaarden van kracht blijven tot uiterlijk eind 2027 en voor de projecten met een rijksbijdrage vanuit de Woningbouwimpuls tot eind 2030. De verwachting is dat de aanvraag voor een omgevingsvergunning bij al deze projecten vóór de genoemde deadline is ingediend.

<sup>1</sup> De 50% reductie op de parkeereis levert per saldo een reductie van 37,5% op (75% x 50%), aangezien voor de deelauto's zelf ook parkeerplaatsen nodig zijn (1:4). Bij een reductie van 30% is de afname per saldo 22,5% (75% x 30%). Dit betekent dat de wijziging tot 15% meer parkeerplaatsen leidt (37,5% - 22,5%)

Alle projecten waarvan de aanvraag voor een omgevingsvergunning vóór de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen 2024 is ingediend, dan wel is afgegeven, blijven ook onder de oude regels vallen. Dit is als zodanig opgenomen in de Nota Parkeernormen Den Haag 2024 onder het overgangsrecht in artikel 6.2.

#### Gevolgen voor lopende en toekomstige ruimtelijke plannen

Op één onderdeel wordt de Parkeernormennota niet geactualiseerd maar herzien, zoals hierboven beschreven. Dit kan in bouwplannen in Zuidwest waarbij deelauto's worden ingezet leiden tot andere parkeereisen. Bepalend voor de vraag welke Parkeernormennota (parkeerbeleid) van toepassing is op een plan, is het moment van indienen van een aanvraag omgevingsvergunning.

De lopende projecten in Zuidwest die niet zijn opgenomen in de projectenlijst van het overgangsrecht zijn projecten waar óf geen deelmobiliteit wordt ingezet, of de beoogde korting voor deelmobiliteit kleiner of gelijk is aan 30%. Het overgangsrecht geldt niet voor projecten die in een pril stadium van ontwikkeling zijn en voor alle overige toekomstige projecten. Hiervoor heeft de herziening een mogelijk effect op de financiële doorrekening bij onder meer projectontwikkelaars en woningcorporaties.

#### Publieke en privaatrechtelijke borging van het parkeerbeleid

De raad heeft zowel bij de behandeling van verschillende ruimtelijke plannen (waaronder het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023) als bij de moties 'Betaalbare parkeerplekken bij geplande (sociale) huur en (sociale) koopwoningen' (RIS309713), 'Borging deelvervoer tot in lengte van dagen' (RIS317261) en 'Kom met beleid voor rechtvaardige toewijzing parkeerplekken' (RIS317265) aangegeven meer grip te willen op de toewijzing, verdeling en zekerheid van het parkeren en deelmobiliteit. Juist om ervoor te zorgen dat passende parkeerruimte beschikbaar is voor sociale huurders en kopers.

Om de juridische mogelijkheden van de gemeente in beeld te brengen is advies gevraagd aan advocatenkantoor Pels Rijcken. Ten aanzien van de Parkeernormennota wordt de overweging meegegeven om aan de parkeernormen voor wonen extra woningbouwcategorieën toe te voegen, zoals sociaal of geliberaliseerd. Door in de parkeerbalans van een bouwplan onderscheid te maken in meer wooncategorieën is duidelijk welke parkeerplaatsen aan welke woningen toegewezen dienen te worden. Dit zou echter een grote herziening van de Parkeernormennota zijn en vraagt eerst nader onderzoek. Om die reden is dit nu niet meegenomen in deze actualisatie, maar wordt dit separaat door het college opgepakt (zie paragraaf 'Integrale herziening Parkeernormennota').

Over de overige (juridische) mogelijkheden die de gemeente heeft voor het borgen van het parkeerbeleid (publiek en privaat) wordt de raad via de Commissiebrief Borging parkeerbeleid (DSO/10762336 | RIS319498) geïnformeerd.

#### Integrale herziening Parkeernormennota

Deze actualisatie moet worden gezien als een tussenstap, om op korte termijn bouwplannen beter te kunnen toetsen en te zorgen voor meer balans als het gaat om het toepassen van kortingen in verband met deelauto's in Den Haag Zuidwest. Het college is voornemens om een integrale Parkeernormennota te maken, waarbij alle Parkeernormennota's in één nota komen: de Nota Parkeernormen 2024, de Fietsparkeernormennota uit 2016 (RIS294386), de Nota Parkeernormen CID en Binckhorst uit 2019 (RIS306160) en de Beleidsregel bergingen nieuwe woongebouwen Den Haag 2017 (RIS297288).

Dit biedt tegelijkertijd de mogelijkheid om aan te sluiten bij de provinciale Omgevingsvisie en de nieuwe landelijke (CROW) kencijfers/rekenmethodiek die in 2024 uitkomen. Ook wordt dan bekeken of onderdelen uit het advies van Pels Rijcken (Publieke en privaatrechtelijke borging van parkeerbeleid) opgenomen dienen te worden en of er ruimte is om eventueel tot herziene parkeernormen te komen voor specifieke doelgroepen (bijvoorbeeld sociale huur). In dit proces wordt tevens verkend of parkeernormen in sommige gebieden aangepast kunnen worden ten behoeve van betaalbaar wonen en groen.

Met het herzieningsproces wordt eind 2024 gestart door het doen van een verkenning, waarna in 2025 een uitgebreide consultatieronde met partners in de stad en een participatie met de bewoners zal plaatsvinden. De verwachting is dat deze herziening voor de zomer van 2026 gereed zal zijn. Gelet op mogelijke ervaren onduidelijkheden in definities, artikelen en rekenvolgorde, alsmede de wens om een pas op de plaats te maken met bouwplannen met (mogelijk te) veel deelauto's in Zuidwest, is ervoor gekozen om niet met deze aanpassingen te wachten tot de integrale herziening.

In de Nota parkeernormen Den Haag 2024 is in artikel 6.3 de intrekking van de Nota Parkeernormen 2021 geregeld. De inwerkingtreding is geregeld in artikel 6.4, waarin is opgenomen dat de nieuwe beleidsregel in werking treedt met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Gemeenteblad waarin zij wordt geplaatst.

Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 3 september 2024,

besluit:

de Nota Parkeernormen Den Haag 2024 en bijbehorende bijlagen vast te stellen, **\*met dien verstande dat artikel 1.1 als volgt wordt gewijzigd:**

#### **Artikel 1:1 Begripsomschrijvingen**

In deze nota wordt verstaan onder:

- voldoende / ~~hoogwaardige~~ mobiliteitsalternatieven:  
een openbaar vervoer halte en openbaar aanbod van deelmobiliteit ~~binnen 500 meter loopafstand~~  
**binnen 400 meter loopafstand;**

\*Aldus geamendeerd besloten in de openbare raadsvergadering van 18 december 2024.

De griffier,

De voorzitter,