

From: "5.1.2.e"
Sent: Tue, 26 Oct 2021 18:22:12 +0200
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@denhaag.nl>
Subject: Re: nota parkeernormen en overgangsrecht

Hoi 5.1.2.e

Het nieuwe beleid geldt alleen voor aanvragen die zijn ingediend vanaf 19 oktober 2021. Leidt dit tot grote problemen?

5.2.1

Groet,

5.1.2.e

[Outlook voor iOS](#) downloaden

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>
Verzonden: Tuesday, October 26, 2021 6:04:28 PM
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>
Onderwerp: RE: nota parkeernormen en overgangsrecht

Hoi 5.1.2.e

Zoals gezegd heb ik de tekst nog niet gezien, maar een collega heeft momenteel een bezwaarprocedure lopen, die is aangehouden in afwachting van het nieuwe beleid, aangezien tijdens de bezwaarprocedure sprake is van een volledige heroverweging, waarbij maar als in de overgangsbepalingen is vermeld dat reeds ingediende aanvragen worden getoetst aan het oude beleid, kun je strikt genomen dus niet het nieuwe beleid meenemen in de beslissing op bezwaar. Dan zou je dus eigenlijk een nieuwe aanvraag moeten indienen om te kunnen toetsen aan het nieuwe beleid. Kun je het nog volgen? De standaardregel bij een aanvraag om een besluit/vergunning is dat het recht wordt toegepast zoals dat geldt ten tijde van het nemen van het besluit. Als hiertegen bezwaren worden ingediend, kijk je in beginsel ook weer naar het op dat moment geldende recht. Dat is dus anders dan bij bestemmingsplannen.

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>
Verzonden: dinsdag 26 oktober 2021 17:23
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>
Onderwerp: RE: nota parkeernormen en overgangsrecht

Hoi 5.1.2.e

Klopt. Op aanraden van 5.1.2.e heb ik dezelfde overgangsbepaling als in de bestemmingsplannen gebruikt. 5.1.2.e is daar ook mee akkoord gegaan. 5.2.1

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>
Verzonden: dinsdag 26 oktober 2021 17:21
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>
Onderwerp: nota parkeernormen en overgangsrecht

Hoi 5.1.2.e

Klopt het dat de overgangsbepalingen in de nieuwe nota zijn gewijzigd ten opzichte van de eerdere overgangsbepalingen in de Beleidsregels? Ik kan de nota niet zo snel vinden online, maar hoorde zoiets van collega's. 5.2.1

5.2.1

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

senior juridisch adviseur,
JZ Adviesteam, Dienst Stedelijke Ontwikkeling

5.1.2.e

Gemeente Den Haag
Bedrijfsvoeringsexpertisecentrum (BEC)
Dienst Bedrijfsvoering
Spui 70
www.denhaag.nl

From: "5.1.2.e"
Sent: Tue, 29 Aug 2023 17:20:21 +0200
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@denhaag.nl>
Subject: FW: Afdelingsoverleg en weekstart

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

Verzonden: donderdag 29 juli 2021 18:45

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

Onderwerp: FW: Afdelingsoverleg en weekstart

Goedemiddag,

Afgelopen week kwam bij toeval via een collega van JPO het bericht dat er nieuwe autoparkeernormen gaan gelden. Deze zijn opgenomen in de Regeling autoparkeernormen Den Haag 2021. Daarnaast is door de raad de Parkeerstrategie Den Haag 2021-2030 vastgesteld. Het is bij JPO niet bekend welke issues zijn opgenomen in de parkeerstrategie. Het is mogelijk dat sommige van de hieronder signaleerde onduidelijkheden hiermee kunnen worden weggenomen.

Besloten werd om het bericht over de nieuwe autoparkeernormen binnen de afdeling uit te zetten om dit in het werkoverleg van afgelopen maandag te kunnen bespreken.

Het nieuwe beleid bleek nog niet bekend te zijn binnen de afdeling. Doordat in de regeling staat aangegeven dat deze per 1 augustus 2021 in werking treedt, moet daar rekening mee worden gehouden bij bestemmingsplannen, waarvoor een voorstel ter vaststelling door de raad wordt voorbereid. Voor deze plannen moeten bepaalde planregels van het bestemmingsplan ambtshalve worden aangepast om aan het nieuwe beleid te voldoen.

Voor de afdeling Vergunningen en Toezicht is het ook van belang om kennis te nemen van de nieuwe parkeernormen omdat reeds ingediende bouwplannen in sommige gevallen aan de nieuwe regeling moeten worden getoetst. Daarbij is het overgangsrecht van belang. Bij de meeste bestemmingsplannen wordt gewerkt met een dynamische verwijzing naar de Nota parkeernormen Den Haag. Hierin staat vermeld:

burgemeester en wethouders passen de Nota parkeernormen Den Haag en beleidsregel Fietsparkeernormen Den Haag 2016 toe zoals deze geldt op het moment van indiening van de aanvraag om omgevingsvergunning;

In de Regeling autoparkeernormen staat het volgende opgenomen:

de Nota parkeernormen Den Haag van 11 november 2011 en de Wijzigingen en aanvullingen op deze nota parkeernormen van 10 maart 2016 blijven van toepassing op aanvragen om een omgevingsvergunning die vóór de inwerkingtreding van de Regeling autoparkeernormen Den Haag 2021 zijn ingediend, indien dit voor de aanvrager gunstiger is.

Doordat de bepalingen van het bestemmingsplan en de regeling niet helemaal op elkaar aansluiten kan de toetsing van een bouwplan tot verschillende uitkomsten leiden. Volgens de regeling zouden bij toetsing daaraan in veel situaties minder parkeerplaatsen nodig zijn dan in het geval er nog moet worden getoetst aan de Nota parkeernormen. Bij een thans al ingediende aanvraag omgevingsvergunning, waarbij het aantal benodigde parkeerplaatsen afneemt onder de regeling is er sprake van een gunstiger situatie voor de aanvrager en dan dient er volgens de regeling getoetst te worden aan de regeling (ook al is de aanvraag voor 1 augustus 2021 ingediend). Bij toetsing aan het bestemmingsplan is het moment van indiening altijd bepalend en dus zou er op grond van het bestemmingsplan nog aan de Nota parkeernormen moeten worden getoetst. De vraag is echter of dat nog kan, aangezien in artikel 6.3 van de regeling is bepaald dat de Nota parkeernormen Den Haag wordt ingetrokken.

Bovenstaande is een van de redenen dat ook contact is gezocht met de afdeling V&T.

In het JPO overleg zijn de volgende vragen aan de orde gesteld.

1. Kan de door burgemeester en wethouders vastgestelde Regeling autoparkeernormen Den Haag voor wat betreft de dynamische verwijzing worden gezien als de opvolger van de door de raad vastgestelde Nota parkeernormen Den Haag. In de Regeling zelf is geen bepaling opgenomen, waaruit blijkt dat die regeling dient als opvolger van de Nota parkeernormen. Zoals eerder gemeld is niet bekend of hier nog iets over is opgenomen in de Parkeerstrategie en zo ja of dat dan ook rechtsgeldig is.
Indien de regeling niet als vervanger van de Nota parkeernormen kan worden aangemerkt, dan verwijzen er veel bestemmingsplannen naar een nota die met ingang van komende week in het kader van de regeling is ingetrokken. Ingeval dat rechtsgeldig is gebeurd (waarover later meer) en de regeling niet als nieuw toetsingskader geldt, dan gelden

er voor bouwplannen die in overeenstemming met het bestemmingsplan zijn per 1 augustus as. geen parkeernormen meer.

2. De Nota parkeernormen Den Haag is door de raad vastgesteld. De Regeling autoparkeernormen Den Haag is vastgesteld door burgemeester en wethouders. Hier rijst de vraag of burgemeester en wethouders bevoegd zijn om een door de raad vastgestelde Nota parkeernormen in te trekken. Indien deze bevoegdheid er niet is, dan heeft dat tot gevolg dat de Nota parkeernormen ook na 1 augustus as. nog als toetsingskader blijft bestaan.
3. In de Regeling autoparkeernormen zoals vastgesteld door burgemeester en wethouders wordt onder 'Besluitvorming' ook verwezen naar artikel 149 Gemeentewet. Dit artikel luidt als volgt: "De raad maakt de verordeningen die hij in het belang van de gemeente nodig oordeelt." De Regeling lijkt qua aard op een verordening en kan naar het zich laat aanzien mogelijk niet als een beleidsregels worden aangemerkt. Bij reikwijdte staat vermeld dat de regeling van toepassing is bij de beoordeling van aanvragen voor een omgevingsvergunning, betreffende ruimtelijke activiteiten als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a en c, van de Wabo. Het betreft een rechtstreeks toetsingskader voor bouwplannen.

5.2.1

5.2.1

Ik heb

begrepen dat er hierover al een eerste contact is geweest met de Bestuursdienst. 5.2.1

5.2.1

Graag het verzoek om de collega's van JPO hiervan ook op de hoogte te houden.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

Verzonden: donderdag 22 juli 2021 16:48

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e
<5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e
<5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e
<5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e
<5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e
<5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e
<5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e
5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

CC: '5.1.2.e @eiffel.nl' <5.1.2.e@eiffel.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e
<5.1.2.e@hotmail.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e
<5.1.2.e@denhaag.nl>

Onderwerp: Re: Afdelingsoverleg en weekstart

Evt. alvast een agendapunt of mededeling voor een volgende week overleg a.s. Maandag

Zag zojuist voorbijkomen: nieuwe autoparkeernormen voor bouwinitiatieven. Anders dan bij de 5 bouwlagen regeling is voor de te hanteren (fiets) parkeernormen eerder een paraplu bestemmingsplan opgesteld waarin dynamisch naar het Haags parkeerbeleid wordt verwezen en is daarmee automatisch het nieuwe toetsing kader zijn.

Overigens heeft afdeling mobiliteit wel specifiek rekening gehouden met gebiedsgerichte (transformatie) opgaven zoals CID Binckhorst (mbt eyeline skyline)

mvg

Nieuwe autoparkeernormen in Den Haag

Als uitwerking van het nieuwe parkeerbeleid (RIS 308711) is ook de Regeling autoparkeernormen Den Haag 2021 door het college vastgesteld:

https://lnkd.in/eM78_6F

De nieuwe parkeernormen zijn vanaf 1 augustus van kracht. De normen zijn belangrijk voor bouwinitiatieven want bouwers moeten bij hun bouwplannen rekening houden met die normen. Deze nieuwe regeling biedt meer flexibiliteit in de toepassing van de parkeernormen. Zo is de inzet van bijvoorbeeld deelauto's of deel(bak)fietsen mogelijk in plaats van parkeerplaatsen. Ook buiten gereguleerd gebied kan dat voor een klein deel. Daarnaast zijn er meer mogelijkheden tot vrijstelling van de parkeereis bij bijvoorbeeld kleinere (ver)bouwplannen.

De parkeernormen zijn gedifferentieerd naar de gebieden centrum, vooroorlogse wijken en naoorlogse wijken. De nieuwe parkeernormen en toepassingsregels gelden niet voor CID en Binckhorst. Voor die gebieden is in oktober 2020 al parkeernormenbeleid (RIS 306160) vastgesteld.

[#bouwen](#) [#parkeernormen](#) [#parkeren](#)

From: "5.1.2.e"
Sent: Tue, 29 Aug 2023 17:21:44 +0200
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@denhaag.nl>
Subject: FW: juridische zorgen over regeling autoparkeernormen

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>
Verzonden: maandag 16 augustus 2021 14:02
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>
Onderwerp: RE: juridische zorgen over regeling autoparkeernormen

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e

Vanochtend heeft Mobiliteit overleg gehad met V&T over de regeling autoparkeernormen.

Kunnen wij op basis van onderstaande mails concluderen dat de regeling, die door het college is vastgesteld geen feitelijke werking heeft? Doordat, naar nu gebleken is, het college de door de Raad vastgestelde Nota Parkeernormen niet kan intrekken, bestaat de Nota Parkeernormen nog steeds en zal deze voorlopig nog gebruikt moeten worden als toetsingskader voor vergunningaanvragen.

Daar komt nog het volgende bij. De bestemmingsplannen kennen een verwijzing naar de nota parkeernormen, maar niet naar de door het college vastgestelde regeling. Bij handhaven van de regeling en het daadwerkelijk intrekken van de Nota parkeernormen, zullen deze bestemmingsplannen hierop aangepast moeten worden.

Hoe moeten wij dit probleem oplossen? In gesprek met V&T zijn er twee mogelijke oplossingen ter tafel gekomen. Bij deze vraag ik jullie advies en oordeel over deze oplossingen. Indien jullie een andere oplossing voorstaan, hoor ik deze graag.

1. Het opstellen van een delegatiebesluit waarmee de Raad het college de bevoegdheid geeft om de nota parkeernormen in te trekken en deze te vervangen door de regeling. Daarnaast zal met JPO gekeken moeten worden hoe (en op welke termijn) de verwijzingen in de bestemmingsplannen kunnen worden verwerkt. Indien de Raad dit besluit neemt, wordt deze omissie in de regeling met terugwerkende kracht weggepoetst. Vanaf dat moment wordt de regeling het toetsingskader voor plannen en vergunningaanvragen.
2. Het ombouwen van de regeling naar een nota die de huidige nota vervangt. Zo blijft de bevoegdheid bij de Raad liggen en hoeven de bestemmingsplannen niet gewijzigd te worden. Dan zal aan het college moeten worden uitgelegd waarom eerst aan hen een regeling is voorgelegd om de inhoud daarvan daarna als Nota aan de raad voor te leggen.

Hoewel de Raad voor het reces heeft ingestemd met de nieuwe Parkeerstrategie kan zij elk van deze twee opties aangrijpen om de discussie weer te openen. Dat kan een snelle oplossing van het probleem in de weg staan.

Vooralsnog zien wij geen andere optie dan deze twee. Hoe kijken jullie hier tegenaan?

Gezien de complicaties die de huidige situatie met zich mee kunnen brengen, zal de (geïnformeerde) keuze aan de wethouder/het college overgelaten moeten worden.

Groet, 5.1.2.e

5.1.2.e
Sr beleidsmedewerker mobiliteit

5.1.2.e

Gemeente Den Haag
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
2500 DP Den Haag
www.denhaag.nl

Aanwezig: ma di do vr

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

Verzonden: woensdag 11 augustus 2021 10:21

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

Onderwerp: RE: juridische zorgen over regeling autoparkeernormen

Hallo 5.1.2.e

Ik denk dat 5.1.2.e je hier prima bij kan helpen. 4.1.4
4.1.4 maar ik begrijp dat je met een korte termijn probleem zit.

Indien de nota door de raad is vastgesteld, kan hij idd niet door het college worden ingetrokken. Dat kan alleen de raad doen. Bij het checken van de regeling is dat geen punt van issue geweest, daar ik ervan uitging, dat de beleidsnota door het college was vastgesteld. Ik heb wel aan 5.1.2.e aangegeven, dat het niet gebruikelijk is om een (beleids)nota met regeling in te trekken. Regels in beleid kun je wel vervangen door een regeling.

Ik stel voor om de afspraak wel in mijn agenda te zetten. Mocht ik nog tijd hebben dan sluit ik even aan. Anders wordt het na mijn vakantie.

Groet 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

Verzonden: woensdag 11 augustus 2021 09:22

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e
<5.1.2.e@denhaag.nl>

Onderwerp: RE: juridische zorgen over regeling autoparkeernormen

Beste 5.1.2.e

Ik kan donderdag wel even overleggen in de middag.

Groetjes

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

Verzonden: dinsdag 10 augustus 2021 15:22

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

Onderwerp: juridische zorgen over regeling autoparkeernormen

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e

Er blijken vanuit de afdeling Vergunningen en Toezicht verschillende juridische zorgpunten te zijn ten aanzien van de regeling Autoparkeernormen, die per 1 augustus is ingegaan. Vanwege de vakantie van 5.1.2.e zou ik hier graag advies over ontvangen van jullie. Is het bijvoorbeeld mogelijk om hier vandaag of donderdag contact over te hebben?

Het betreft het volgende:

Bij de meeste bestemmingsplannen wordt gewerkt met een dynamische verwijzing naar de Nota parkeernormen Den Haag. Hierin staat vermeld:

burgemeester en wethouders passen de Nota parkeernormen Den Haag en beleidsregel Fietsparkeernormen Den Haag 2016 toe zoals deze geldt op het moment van indiening van de aanvraag om omgevingsvergunning;

In de Regeling autoparkeernormen staat het volgende opgenomen:

de Nota parkeernormen Den Haag van 11 november 2011 en de Wijzigingen en aanvullingen op deze nota parkeernormen van 10 maart 2016 blijven van toepassing op aanvragen om een omgevingsvergunning die vóór de inwerkingtreding van de Regeling autoparkeernormen Den Haag 2021 zijn ingediend, indien dit voor de aanvrager gunstiger is.

Doordat de bepalingen van het bestemmingsplan en de regeling niet helemaal op elkaar aansluiten kan de toetsing van een bouwplan tot verschillende uitkomsten leiden. Volgens de regeling zouden bij toetsing daaraan in veel situaties minder parkeerplaatsen nodig zijn dan in het geval er nog moet worden getoetst aan de Nota parkeernormen. Bij een thans al ingediende aanvraag omgevingsvergunning, waarbij het aantal benodigde parkeerplaatsen afneemt onder de regeling is er sprake van een gunstiger situatie voor de aanvrager en dan dient er volgens de regeling getoetst te worden aan de regeling (ook al is de aanvraag voor 1 augustus 2021 ingediend). Bij toetsing aan het bestemmingsplan is het moment van indiening altijd bepalend en dus zou er op grond van het bestemmingsplan nog aan de Nota parkeernormen moeten worden getoetst. De vraag is echter of dat nog kan, aangezien in artikel 6.3 van de regeling is bepaald dat de Nota parkeernormen Den Haag wordt ingetrokken.

Dit leidt tot de volgende vragen:

1. Kan de door burgemeester en wethouders vastgestelde Regeling autoparkeernormen Den Haag voor wat betreft de dynamische verwijzing worden gezien als de opvolger van de door de raad vastgestelde Nota parkeernormen Den Haag? In de Regeling zelf is geen bepaling opgenomen, waaruit blijkt dat die regeling dient als opvolger van de Nota parkeernormen. Zoals eerder gemeld is niet bekend of hier nog iets over is opgenomen in de Parkeerstrategie en zo ja of dat dan ook rechtsgeldig is.
Indien de regeling niet als vervanger van de Nota parkeernormen kan worden aangemerkt, dan verwijzen er veel bestemmingsplannen naar een nota die met ingang van komende week in het kader van de regeling is ingetrokken. Ingeval dat rechtsgeldig is gebeurd (waarover later meer) en de regeling niet als nieuw toetsingskader geldt, dan gelden er voor bouwplannen die in overeenstemming met het bestemmingsplan zijn per 1 augustus as. geen parkeernormen meer.
2. De Nota parkeernormen Den Haag is door de raad vastgesteld. De Regeling autoparkeernormen Den Haag is vastgesteld door burgemeester en wethouders. Hier rijst de vraag of burgemeester en wethouders bevoegd zijn om een door de raad vastgestelde Nota parkeernormen in te trekken. Indien deze bevoegdheid er niet is, dan heeft dat tot gevolg dat de Nota parkeernormen ook na 1 augustus as. nog als toetsingskader blijft bestaan.
3. In de Regeling autoparkeernormen zoals vastgesteld door burgemeester en wethouders wordt onder 'Besluitvorming' ook verwezen naar artikel 149 Gemeentewet. Dit artikel luidt als volgt: "De raad maakt de verordeningen die hij in het belang van de gemeente nodig oordeelt." De Regeling lijkt qua aard op een verordening en kan naar het zich laat aanzien mogelijk niet als een beleidsregels worden aangemerkt. Bij reikwijdte staat vermeld dat de regeling van toepassing is bij de beoordeling van aanvragen voor een omgevingsvergunning, betreffende ruimtelijke activiteiten als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a en c, van de Wabo. Het betreft een rechtstreeks toetsingskader voor bouwplannen.

Het is van belang dat snel duidelijk wordt of de dynamische verwijzing naar de Nota parkeernormen in de bestemmingsplannen (ook) als een dynamische verwijzing naar de Regeling kan worden aangemerkt, of burgemeester en wethouders een door de raad vastgestelde nota kunnen intrekken en burgemeester en wethouders bevoegd zijn om een regeling als hier aan de orde vast te stellen. Bij een positief antwoord op deze vragen is nog van belang waaraan te toetsen bij tegenstrijdige voorschriften in het bestemmingsplan en de regeling.

Hoe kijken jullie hier tegenaan, 5.1.2.e en 5.1.2.e ?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Sr beleidsmedewerker mobiliteit

5.1.2.e

Gemeente Den Haag
Dienst Stedelijke Ontwikkeling

5.1.2.e

Den Haag

www.denhaag.nl

Aanwezig: ma di do vr

From: "5.1.2.e"
Sent: Tue, 29 Aug 2023 17:25:36 +0200
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@denhaag.nl>
Subject: FW: Word versie parkeerregeling.
Attachments: Regeling autoparkeernormen Den Haag 2021 met opmerkingen V&T.docx

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>
Verzonden: woensdag 1 september 2021 11:55
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>
Onderwerp: FW: Word versie parkeerregeling.

Ter info.

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>
Verzonden: maandag 30 augustus 2021 08:10
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>
Onderwerp: FW: Word versie parkeerregeling.

Goedemorgen 5.1.2.e

Hierbij de aan- en opmerkingen van de swnioe Pl's en mijzelf, zoals afgesproken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Verzonden vanuit [Mail](#) voor Windows

Van: 5.1.2.e
Verzonden: vrijdag 27 augustus 2021 15:14
Aan: 5.1.2.e; 5.1.2.e; 5.1.2.e; 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e; 5.1.2.e; 5.1.2.e; 5.1.2.e; 5.1.2.e; 5.1.2.e; 5.1.2.e; 5.1.2.e
5.1.2.e
Onderwerp: RE: Word versie parkeerregeling.

Hoi 5.1.2.e en 5.1.2.e

Nog een kleine aanvullende opmerking:

Op de eerste pagina wordt het begrip 'autoparkeernorm' toegelicht: de autoparkeernorm geeft aan hoeveel parkeerplaatsen er maximaal mogen worden gemaakt. 5.2.1

5.2.1

Wat is een autoparkeernorm?

In Den Haag geeft de autoparkeernorm aan hoeveel parkeerplaatsen er maximaal **mogen** worden gemaakt per eenheid of oppervlakte bij nieuwbouw- en verbouwprojecten. Het resultaat van de autoparkeernorm en het bouwprogramma leidt tot een maximumaantal autoparkeerplaatsen dat **mag** worden aangelegd voor de parkeervraag bij een ontwikkeling. In veel gevallen kan dat aantal naar beneden worden bijgesteld en sommige gevallen is een bouwontwikkeling vrijgesteld van de parkeereis. Er zijn gebieden in de gemeente waar als er aangetoond kan worden dat er echt geen goede mobiliteitsalternatieven aanwezig zijn en de bereikbaarheid van de stad er niet onder lijdt, het toegestaan is om meer parkeerplaatsen aan te leggen dan berekend op basis van de norm.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @denhaag.nl>

Verzonden: vrijdag 27 augustus 2021 12:21

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e @denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @denhaag.nl>; 5.1.2.e

<5.1.2.e @denhaag.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e @denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @denhaag.nl>; 5.1.2.e

<5.1.2.e @denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @denhaag.nl>; 5.1.2.e

<5.1.2.e @denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @denhaag.nl>; 5.1.2.e

<5.1.2.e @denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @denhaag.nl>

Onderwerp: RE: Word versie parkeerregeling.

En ter aanvulling:

In artikel 4.2 onder c wordt het criterium genoemd dat voor parkeren elders dan op eigen terrein (het huren van pp elders dan op het terrein van het bouwplan) de aanvrager de beschikbaarheid van deze pp "ten tijde van ingebruikname" moet aantonen.

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

Het bevoegd gezag kan geheel of gedeeltelijk toestaan dat elders op privaat terrein wordt voorzien in de parkeervraag, indien:

- a. de parkeervraag 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 5, onder voorwaarde dat:
 - i. de alternatieve parkeervoorziening op een ander privéterrein of in een andere garage of parkeerbox gelegen is;
 - ii. de alternatieve parkeervoorziening voldoet aan de kwaliteitseisen, zoals opgenomen in artikel 16;
 - iii. de alternatieve parkeervoorziening niet eerder vergeven is aan een andere bouwontwikkeling.
- c. de aanvrager bewijs aanlevert dat de beoogde parkeerplaatsen ten tijde van ingebruikname beschikbaar zijn;

Als dit inhoudt dat hiermee ook parkeerplaatsen die nog niet zijn gerealiseerd kunnen worden ingezet als compensatie voor de parkeerbehoefte van een bouwplan dan is dit een risico.

perikelen rond de Vijzelstraat 75.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @denhaag.nl>

Verzonden: vrijdag 27 augustus 2021 11:48

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e @denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @denhaag.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e @denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @denhaag.nl>; 5.1.2.e

<5.1.2.e @denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @denhaag.nl>; 5.1.2.e

<5.1.2.e @denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @denhaag.nl>; 5.1.2.e

<5.1.2.e @denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @denhaag.nl>;

5.1.2.e <5.1.2.e @denhaag.nl>

Onderwerp: RE: Word versie parkeerregeling.

5.1.2.e en 5.1.2.e

Zoals gisteren besproken in het MT- Senioren overleg, stuur jullie hierbij mijn opmerkingen op de (verouderde ??) Wordversie van de parkeerregeling

Ik verzoek jullie deze opmerkingen bij Mobiliteit in te brengen.

Mochten er nog vragen hierover zijn, dan hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

Verzonden: donderdag 26 augustus 2021 15:08

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

Onderwerp: FW: Word versie parkeerregeling.

Hallo 5.1.2.e

Hierbij een word versie van de regeling.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Regeling autoparkeernormen Den Haag 2021

Toelichting

Waarom een nieuwe regeling autoparkeernormen?

Het oude autoparkeernormenbeleid is in 2011 vastgesteld en in 2016 gedeeltelijk aangepast en aangevuld. De stad wordt steeds voller, dit vraagt om andere beleidskeuzes. De druk op de openbare ruimte neemt toe. De gemeente Den Haag wil de mobiliteitstransitie faciliteren en stimuleren. De keuzes die de gemeente Den Haag in de Parkeerstrategie 2021-2030 maakt hebben gevolgen voor het autoparkeernormenbeleid. Voor het CID en de Binckhorst is op 7 oktober 2020 vanwege de in 2020 al op stapel staande bouwplannen vooruitlopend op deze regeling de Nota parkeernormen CID en Binckhorst Den Haag 2020 (RIS306160) vastgesteld. Die nota kan gezien worden als een voorbode van deze regeling autoparkeernormen. De gemeente zet met deze nieuwe regeling in op een flexibelere omgang met autoparkeernormen. Deze Regeling Autoparkeernormen Den Haag 2021 vervangt het parkeernormenbeleid uit 2011, voor het laatst herzien in 2016.

De Parkeerstrategie Den Haag 2021-2030 als basis

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

- Parkeerbeleid faciliteert de Haagse woningbouwopgave en economische opgave.
- Met het parkeerbeleid wordt de leefbaarheid van de openbare ruimte en de bereikbaarheid gewaarborgd.
- Er worden in principe geen parkeerplaatsen meer toegevoegd op de openbare weg; groei van parkeerplaatsen is alleen mogelijk op eigen terrein of door centrale parkeervoorzieningen te bouwen.

Bij nieuwe ontwikkelingen van woningbouw en bedrijven zijn ook auto- en fietsparkeerplaatsen nodig. De gemeente hanteert parkeernormen om te zorgen dat daarin wordt voorzien. Om het groeiende aantal inwoners van onze stad een woning te kunnen blijven bieden, streeft de gemeente er naar om per jaar 4.000 nieuwe woningen te laten bouwen, waarvan circa 30% binnen het sociale segment. De nieuwe bewoners van die woningen willen zich kunnen verplaatsen. Daarbij is het streven om zoveel mogelijk gebruik te maken van stadsvriendelijke mobiliteit¹. Tegelijkertijd moeten er structureel meer banen komen in Den Haag en in de regio. Dit is nodig, omdat het aantal inwoners toeneemt en om ervoor te zorgen dat Den Haag economisch en sociaal-maatschappelijk haar gewenste rol kan blijven vervullen. Concreet betekent dit dat minimaal 5 extra banen op elke 10 nieuwe inwoners gecreëerd moeten worden. Dit vraagt om extra ruimte voor economische functies. Ook hierbij geldt dat de bijbehorende mobiliteit zoveel mogelijk duurzaam en stadsvriendelijk moet zijn. Voor het parkeerbeleid moet een balans worden gezocht in het afwegen van de noodzaak voor parkeerplaatsen enerzijds en de hiervoor beschikbare ruimte anderzijds.

Wat is een autoparkeernorm?

In Den Haag geeft de autoparkeernorm aan hoeveel parkeerplaatsen er maximaal mogen worden gemaakt per eenheid of oppervlakte bij nieuwbouw- en verbouwprojecten. Het resultaat van de autoparkeernorm en het bouwprogramma leidt tot een maximaal aantal autoparkeerplaatsen dat mag worden aangelegd voor de parkeervraag bij een ontwikkeling. In veel gevallen kan dat aantal naar beneden worden bijgesteld en sommige gevallen is een bouwontwikkeling vrijgesteld van de parkeereis. Er zijn gebieden in de gemeente waar als er aangetoond kan worden dat er echt geen goede mobiliteitsalternatieven aanwezig zijn en de bereikbaarheid van de stad er niet onder lijdt, het is toegestaan is om meer parkeerplaatsen aan te leggen dan berekend op basis van de norm.

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

De autoparkeernormen voor woningen zijn gebaseerd op het gemiddelde autobezit per soort woning en locatie. Er wordt daarbij geen rekening gehouden met groei van het autobezit, eerder met een daling per

¹ Duurzame mobiliteit die minder ruimte inneemt dan particuliere auto's (lopen, fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit)

huishouden zoals ook de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden. Het gaat om maximumnormen, deze hanteert Den Haag om de bereikbaarheid van de stad te borgen. Minder parkeerplaatsen aanleggen kan in veel gevallen. Bij dit parkeernormenbeleid is vaak aanvullend parkeerbeleid in de openbare ruimte nodig om te zorgen dat parkeerplaatsen op eigen terrein en de geboden mobiliteitsalternatieven goed gebruikt worden en de openbare ruimte niet extra onder druk komt te staan.

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

Parkeernormen voor de fiets

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

Totstandkoming van de autoparkeernormen

De autoparkeernormen voor woningen zijn gebaseerd op het gemiddelde geregistreerde autobezit in 2020 per woningsoort, -grootte en locatie in de stad. Er wordt een onderscheid gemaakt in particuliere koop, vrije sector huurwoningen en sociale huurwoningen. De normen zijn de maximumnormen. De parkeerbehoefte die wordt berekend op basis van deze normen kan naar beneden worden bijgesteld als er in voldoende alternatieven wordt voorzien en als het effect daarmee niet z'n neerslag heeft op het parkeren in de openbare ruimte.

De autoparkeernormen voor kantoren, bedrijven en voorzieningen zijn gebaseerd op de parkeernormen van 2011, met enkele correcties op basis van de meest recente parkeerkencijfers van kennisplatform CROW uit de publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren (uitgebracht op 1 december 2018)². Deze normen geven aan hoeveel parkeerplaatsen maximaal mogen worden aangelegd per 100 vierkante meter bruto vloeroppervlak (BVO) of een andere specifieke eenheid. In deze beleidsregels is een **vrijstellingsgrens** opgenomen voor kleine bouw- en verbouwplannen, **waarvoor geen parkeereis meer geldt**.

Juridisch kader

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

Het college van de gemeente Den Haag,

gelet op:

- artikel 3.1.2, lid 2 onder a Bro,
- artikel 4:81 van de Awb, en
- artikel 149 van de Gemeentewet,

besluit vast te stellen de Regeling autoparkeernormen Den Haag 2021:

Commented [5.1.2.e]: 5.2.1
5.2.1

² Deze kencijfers geven aan hoeveel parkeerplekken nodig zijn, met een boven- en ondergrens. De gemeente Den Haag wordt door het CBS geclassificeerd als een zeer sterk stedelijke gemeente (meer dan 2.500 adressen per km²). Dit betekent dat voor Den Haag de laagste kencijfers gelden. De kencijfers hebben bandbreedtes. Voor Den Haag is de ondergrens van de bandbreedte aangehouden.

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1:1 Begripsomschrijvingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

- Autoparkeereis:	het uiteindelijke aantal autoparkeerplaatsen op een bepaalde locatie dat voorziet 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;
- bezoekersaandeel:	het deel van de autoparkeervraag dat bestaat uit bezoekers;
- college:	het college van burgemeester en wethouders van Den Haag
- DAEB:	woningcorporaties verlenen diensten van algemeen economisch belang (DAEB), in het bijzonder het realiseren en in stand houden van huurwoningen met een huur beneden de liberalisatiegrens (sociale huurwoningen). Autoparkeerplaatsen zijn doorgaans niet-DAEB en kunnen/mogen niet door een woningbouwvereniging gerealiseerd worden;
- 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 en de gebruikers van deze deelauto bewoner zijn van een adres waarvoor geldt dat aan hen geen bewoners- of bezoekersvergunning als bedoeld in de Parkeerverordening kan worden verleend;
- eengezinswoning:	een grondgebonden woning voor 1 huishouden;
- eigen terrein:	grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke activiteit danwel parkeer ruimte in de directe nabijheid binnen de in tabel 1.1 genoemde maximale loopafstanden van de ruimtelijke activiteit;
- functiewijziging:	het planologisch wijzigen van de gebruiksfunctie 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 B&W 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;
- liberalisatiegrens:	de bovengrens voor het ontvangen van huursubsidie vormt de liberalisatiegrens. Dit bedrag wordt jaarlijks van overheidswege vastgesteld. Alle zelfstandige woningen die -

Commented [5.1.2.e]: 5.2.1

5.2.1

Commented [5.1.2.e]: Valt hier ook de benedenwoning onder?

Waar valt de woning voor kamergewijze verhuur (met diverse wooneenheden) of andere onzelfstandige woningen onder?

5.2.1

Commented [5.1.2.e]: 5.2.1

5.2.1

	volgens het puntenstelsel- een huurprijs boven de liberalisatiegrens hebben, worden geliberaliseerde woonruimte genoemd of vrije sector woningen. Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd;
- maatgevend moment:	het moment waarop de verschillende functies binnen het programma gezamenlijk op basis van de aanwezigheidspercentages hun maximale parkeervraag 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 gebouwbouwwerk ;
- omgevingsvergunning:	onder andere de vergunning benodigd voor het bouwen of het wijzigen van (het gebruik van) een bouwwerk;
- 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 totale aantal in de openbare ruimte of in gebouwde openbare parkeervoorzieningen 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 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 op basis van de autoparkeernormen berekende parkeerbehoefte kan worden afgetrokken indien in mobiliteitsalternatieven wordt voorzien;
- ruimtelijke activiteit:	een activiteit zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder a Wabo en/of artikel 2.1, eerste lid onder c Wabo;
- salderen:	het berekenen van de parkeereis op basis van het verschil tussen de autoparkeervraag auto 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 gebouwbouwwerk ;
- sociaal-maatschappelijke voorzieningen:	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 als bedoeld in artikel 7:274 lid 4 van het Burgerlijk Wetboek. (zie

Commented [5.1.2.e]: Parkeerdruk komt zelf niet meer in de regeling voor. 5.2.1

Commented [5.1.2.e]: 5.2.1

	Woonagenda 2020-2023 - Haags samen wonen (raadsinformatie.nl);
- transformatie(ontwikkelingen):	het planologisch wijzigen van de gebruiksfunctie van een gebouw inclusief omgevingsvergunningsplichtige bouwwerkzaamheden, niet zijnde volledige nieuwbouw;
- voldoende mobiliteitsalternatieven:	een OV-halte en aanbod van deelmobiliteit op loopafstand en (bak)fietsparkeervoorzieningen in of in de directe nabijheid 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 regeling

De Via het Bestemmingsplan Parapluherziening (fiets)parkeren is deze regeling is van toepassing bij de beoordeling van aanvragen voor een omgevingsvergunning, betreffende ruimtelijke 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 regeling is bepaald, een autoparkeereis gesteld conform de gebiedsindeling en normen bedoeld in bijlage 1, 2 en 3 en de bijbehorende regels. De afgeronde parkeereis geeft het aantal parkeerplaatsen aan dat op basis van artikel 5.1, onder b van het Bestemmingsplan Parapluherziening (fiets)parkeren tenminste moet worden gerealiseerd om te voorzien in de autoparkeervraag van een ruimtelijke activiteit.

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 0,50 of meer naar boven en bij minder dan 0,50 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 scheidingconstructie, 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 Vrijstellingsmogelijkheden/vrijgesteld binnen deze regeling

Artikel 2:1 Vrijstellingen Geen parkeereis voor kleine nieuwbouwprojecten

Kleine nieuwbouwplannen met een parkeervraag kleiner dan 3 parkeerplaatsen zijn op grond van deze regeling volledig vrijgesteld van de parkeereis, indien:

- a. de aanvrager niet binnen 5 jaar en binnen een straal van 200 meter voor een eerdere aanvraag van een omgevingsvergunning al een is vrijgesteldstelling heeft ontvangen voor een nieuwbouwontwikkeling;
- b. de nieuwbouwontwikkeling binnen gereguleerd gebied ligt en niet binnen 300 meter loopafstand van een gebied ligt waarbinnen geen parkeerregulering geldt;
- c. de aanvrager de toekomstige bewoners en/of gebruikers van de nieuwbouwontwikkeling informeert dat zij niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning voor straatparkeren;
- d. voldoende mobiliteitsalternatieven in de omgeving van het verbouwplan worden aangeboden;

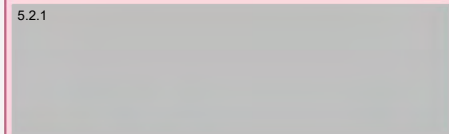
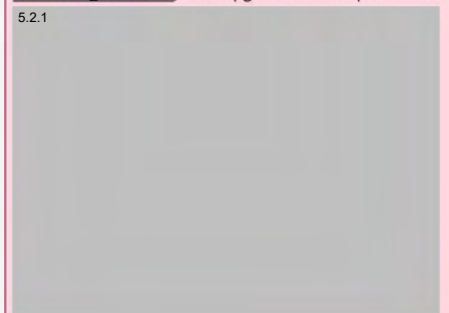
Artikel 2:2 Geen Vrijstelling van de parkeereis voor kleine verbouwplannen

Commented [5.1.2.e]: Wat is voldoende en wat is in de directe nabijheid/
Onvoldoende objectief.

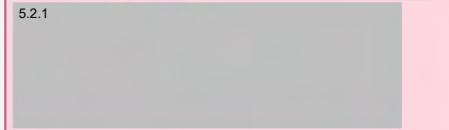
Commented [5.1.2.e]: De parkeerregeling is niet zomaar van toepassing op de activiteit 'Bouwen', omdat de regeling op zich geen beoordelingsgrond is als bedoeld in artikel 2.10 van de Wabo. De koppeling vindt plaats via het Bestemmingsplan Parapluherziening (fiets)parkeren zoals in de toelichting aangegeven.
Artikel 2.1, lid 1, onder c, kan ook betrekking hebben op een geringe overschrijding van bijvoorbeeld de goothoogte zonder dat dit gevolgen heeft voor de autoparkeervraag.

Overigens is niet de gehele regeling van toepassing op de aanvragen omdat deze verder gaat dan het bestemmingsplan aangeeft. Zie opmerkingen elders.

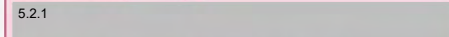
Commented [5.1.2.e]: In het bestemmingsplan is net als in deze regeling uitgangspunt dat het parkeren op eigen terrein plaatsvindt. Of sprake is van voldoende (fiets)parkeergelegenheid, zoals genoemd onder a wordt conform artikel 5.1 onder b van het bestemmingsplan bepaald op basis van de parkeernormen, parkeereisen en berekeningsmethode, zoals opgenomen in de parkeernota.



Commented [5.1.2.e]: 5.2.1



Commented [5.1.2.e]: 5.2.1



Commented [5.1.2.e]: Wat zijn voldoende mobiliteitsalternatieven. 5.2.1

Commented [5.1.2.e]: hernummeren

Verbouwplannen en transformatieprojecten met een gesaldeerde parkeervraag van minder dan 10 parkeerplaatsen, worden zijn op grond van deze beleidsregel vrijgesteld van de parkeereis, indien:

- het geen koopwoningen betreft in de klassen groter dan 100 vierkante meter;
- het een verbouwwontwikkeling/functiewijziging betreft zonder regionale functie;
- de aanvrager niet binnen 5 jaar en binnen een straal van 200 meter voor een eerdere aanvraag van een omgevingsvergunning al een vrijstelling is vrijgesteld heeft gekregen voor een verbouwplan;
- het verbouwplan binnen gereguleerd gebied ligt en niet binnen 300 meter loopafstand van een gebied ligt waarbinnen geen parkeerregulering geldt;
- de aanvrager de toekomstige bewoners en/of gebruikers van de verbouwwontwikkeling informeert dat deze niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning voor straatparkeren;
- de voldoende mobiliteitsalternatieven in de omgeving van het verbouwplan worden aangeboden.

Commented [5.1.2.e]: 5.2.1

5.2.1

Commented [5.1.2.e]: Niet gedefinieerd

Commented [5.1.2.e]: Zie eerdere opmerking

Commented [5.1.2.e]: Zie eerdere opmerking

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 dienen te worden gerealiseerd, mag dit gedeelte van de parkeereis aan de openbare ruimte worden toegewezen onder voorwaarde dat hiervoor geen extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden toegevoegd.

Commented [5.1.2.e]: 5.2.1

5.2.1

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

In het voetgangersgebied in de binnenstad van Den Haag en voor het strand geldt een parkeereis o voor bouw- en verbouwwontwikkelingen die alleen via het voetgangersgebied te bereiken zijn.

Commented [5.1.2.e]: 5.2.1

5.2.1

Hoofdstuk 3 Mogelijkheden tot reductie van de autoparkeervraag

Artikel 3:1 Dubbelgebruik

De autoparkeervraag kan 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 het aanwezigheidspercentage van het CROW (bijlage 4) kunnen worden gebruikt, op voorwaarde dat:

- er in de parkeervoorziening geen vaste parkeerplaatsen worden verkocht/verhuurd.

Artikel 3:2 Saldering

Bij een verbouwwontwikkeling of gebruikswijziging hoeft alleen te worden voorzien in de extra parkeervraag en niet in de parkeervraag van de laatste formele bestemming, tenzij er sprake is van langdurige leegstand (meer dan 5 jaar).

Commented [5.1.2.e]: 5.2.1

5.2.1

Artikel 3:3 Bijstellen van de berekende autoparkeervraag

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

Commented [5.1.2.e]: 5.2.1

5.2.1

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

De autoparkeervraag van een bouw- of verbouwplan kan worden gereduceerd, indien:

- de ontwikkeling binnen een straal van 500 meter van station Moerwijk, station Mariahoeve, station Ypenburg en OV-knooppunt Leidschenvveen wordt gerealiseerd;
- bij een bouwontwikkeling structureel, dat wil zeggen voor minimaal 5 jaar, deelauto's ter beschikking worden gesteld aan de bewoners of werknemers op geoordeelde deelauto's, op voorwaarde dat:
 - 1 deelauto inclusief parkeerplaats 4 reguliere parkeerplaatsen vervangt;
 - binnen gereguleerd gebied maximaal 50% van de parkeervraag van toekomstige bewoners of werknemers wordt vervangen met deelauto's;
 - buiten gereguleerd gebied maximaal 10% van de parkeervraag van toekomstige bewoners of werknemers wordt vervangen met deelauto's;
 - dit aangetoond wordt met een door beide partijen (aanvrager en aanbieder deelauto) ondertekende overeenkomst;
 - de deelauto's op eigen terrein, in een nabijgelegen parkeervoorziening of op de openbare straat op geoordeelde deelauto's worden geparkeerd;
 - de ontwikkelaar of de eigenaar afspraken maakt over de overdracht van de deelauto's met de gebruikers en/ of de VVE bij de aanvraag van de omgevingsvergunning;
 - de aanbieder van de deelauto's of de VVE's data over het gebruik van de deelauto's deelt met de gemeente ter evaluatie van deze regeling;

- viii. na de periode van vijf jaar de parkeerplaatsen voor deelauto's (indien op eigen of ander particulier terrein) behouden blijven voor de bewoners of werknemers.
- c. bij een bouwontwikkeling op eigen terrein deelbakfietsen ter beschikking worden gesteld aan de bewoners of werknemers op geschikte parkeervoorzieningen, op voorwaarde dat:
 - i. 1 deelbakfiets inclusief parkeerplaats 1 autoparkeerplaats vervangt;
 - ii. binnen gereguleerd gebied maximaal 10% van de parkeervraag van toekomstige bewoners of werknemers wordt vervangen met deelbakfietsen;
 - iii. buiten gereguleerd gebied maximaal 5% van de parkeervraag van toekomstige bewoners of werknemers wordt vervangen met deelbakfietsen;
 - iv. deze extra deelbakfietsplaatsen worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor langparkeerders (bewoners, werkers, studenten);
 - v. de duurzame inzet van de deelbakfiets(en) wordt aangetoond met een door beide partijen (aanvrager en aanbieder deelbakfiets) ondertekende overeenkomst.
- d. bij een bouwontwikkeling wordt voorzien in mobiliteitsalternatief dat aantoonbaar de parkeervraag van de toekomstige bewoners of gebruiker zal verminderen, op voorwaarde dat:
 - i. de bouwontwikkeling binnen gereguleerd gebied ligt;
 - ii. maximaal 10% van de parkeervraag van de bewoners of gebruikers wordt vervangen met het mobiliteitsalternatief;
 - iii. het mobiliteitsalternatief minimaal 5 jaar beschikbaar is voor de bewoners en/of gebruikers van de bouwontwikkeling;
 - iv. de aanvrager een goede onderbouwing aanlevert over het effect van het in te zetten mobiliteitsalternatief;
 - v. de aanvrager een getekende overeenkomst met een eventuele mobiliteitsaanbieder aanlevert.

Artikel 3:5 Het combineren van mobiliteitsalternatieven en dubbelgebruik

Het is toegestaan om de inzet van mobiliteitsalternatieven (artikel 3:4) onderling en met dubbelgebruik (artikel 3:1) te combineren.

Inzet van mobiliteitsalternatieven om de autoparkeervraag van een bouwplan te reduceren kan niet worden gecombineerd met afkoop van (een deel) van de parkeereis.

Artikel 3:6 Recht op een parkeervergunning vervalt

De bewoners van en/of bedrijven in de bouwontwikkeling en hun rechtsopvolgers komen niet in aanmerking voor een bewonersvergunning en/of bedrijfsvergunning als bedoeld in de Parkeerverordening.

Commented [5.1.2.e]: Geldt dit voor de geheel regeling of alleen voor de situaties in hoofdstuk 3. In het laatste geval dit ook zo aangeven. 5.2.1

5.2.1

Hoofdstuk 4 Voorzien in de parkeereis

Artikel 4:1 Voorzien in de parkeereis op eigen terrein

In de parkeereis wordt in principe op eigen terrein voldaan, de volgende aanvullende voorwaarden kunnen daarbij worden gesteld ten aanzien van:

- 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 doorstroming op de stedelijke hoofdwegen (Kadernota Straten Wegen RIS280303) frustreert;
- c. de flexibiliteit van parkeervoorzieningen, de mogelijkheid tot, al dan niet gedeeltelijke, aanpassing parkeervoorziening van gebruik auto naar fiets en vice versa;
- d. gebruik en beheer van collectieve garages, kunnen in het geval van gebiedsontwikkelingen eisen worden gesteld aan besluitvorming en kettingbeding en informatieoverdracht tussen initiatiefnemer en toekomstige eigenaren en gebruikers.

Commented [5.1.2.e]: 5.2.1

5.2.1

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

Het bevoegd gezag kan geheel of gedeeltelijk toestaan dat elders op privaat terrein wordt voorzien in de parkeervraag, indien:

- a. de parkeervraag 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 5, onderver voorwaarde dat:
 - i. de alternatieve parkeervoorziening op een ander privéterrein of in een andere garage of parkeerbox gelegen is;

Commented [5.1.2.e]: 5.2.1

5.2.1

Commented [5.1.2.e]: 5.2.1

5.2.1

- ii. de alternatieve parkeervoorziening voldoet aan de kwaliteitseisen, zoals opgenomen in artikel 16;
- iii. de alternatieve parkeervoorziening niet eerder vergeven is aan een andere bouwontwikkeling.
- c. de aanvrager bewijs aanlevert dat de beoogde parkeerplaatsen ten tijde van ingebruikname beschikbaar zijn;
- d. de bewoners en/of gebruikers van de bouwontwikkeling niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning voor straatparkeren, indien de parkeerplaatsen in de alternatieve parkeervoorziening niet (meer) beschikbaar blijken te zijn op het moment van oplevering van het bouwplan of daarna;
- e. de aanvrager de bewoners en/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 kan worden wordt, is afkoop van de parkeereis een mogelijkheid op basis van de regels en voorwaarden van de Regeling afkoop van de parkeereis Den Haag 2020 (RIS306158) of een eventuele vervangende regeling.

Artikel 4:4 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 4:5 Kwaliteitseisen

De in artikel 4:1 en 4:2 genoemde parkeeroplossing voor auto's moet voldoen aan:

- a. NEN 2443 voor parkeren op eigen terrein, en;
- b. Handboek Openbare Ruimte van de gemeente Den Haag voor parkeren in de openbaar toegankelijke ruimte;
- c. Om de kwaliteit van de openbare ruimte in Den Haag te borgen, worden er geen extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte 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, dient minimaal 2% van die eis uitgevoerd te worden als gehandicaptenparkeerplaatsen, met een minimum van 1, 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 dient rekening te worden gehouden met het aanleggen van goed toegankelijke gehandicaptenparkeerplaatsen.
3. Bij zorgwoningen en sociale huur complexen dient rekening gehouden te worden met parkeerruimte voor scootmobielen op een goed toegankelijke locatie in of bij een gebouw. Indien daarbij niet wordt voldaan aan het bouwbesluit zijn de voorwaarden in de beleidsregel Bergingen nieuwe woongebouwen Den Haag 2017 (RIS297288) van kracht.

Artikel 5:2 Laden en Lossen

Indien een ruimtelijke activiteit daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het laden, lossen en manoeuvreren van goederen 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 bevoegd gezag (Voor verdere regels voor bedrijfsmatig parkeren wordt verwezen naar artikel 5.2.12 van de APV).

Hoofdstuk 6 Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 6:1 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 augustus 2021.

Artikel 6:2 Intrekken oude beleidsregel

Commented [5.1.2.e]: 5.2.1

5.2.1

Commented [5.1.2.e]: 5.2.1

5.2.1

Commented [5.1.2.e]: 5.2.1

Commented [5.1.2.e]: 5.2.1

Commented [5.1.2.e]: Het bestemmingsplan verwijst toch alleen naar de nota vwb het aantal pp (en eventuele vrijstelling) via parkeernormen, parkeereisen en

berekeningsmethode. 5.2.1

5.2.1

Commented [5.1.2.e]: idem

De Nota Parkeernormen Den Haag d.d. 11 november 2011 en de Wijzigingen en aanvullingen op die nota parkeernormen d.d. 10 maart 2016 worden ingetrokken.

Artikel 6:3 Overgangsrecht

Beginselaanvragen voor bouwplannen die voor vaststelling van deze regeling zijn ingediend, mogen tot een jaar na vaststelling van deze regeling ook nog volgens het oude parkeernormenbeleid worden beoordeeld.

Artikel 6:4 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling autoparkeernormen Den Haag 2021

Commented [5.1.2.e]: 5.2.1

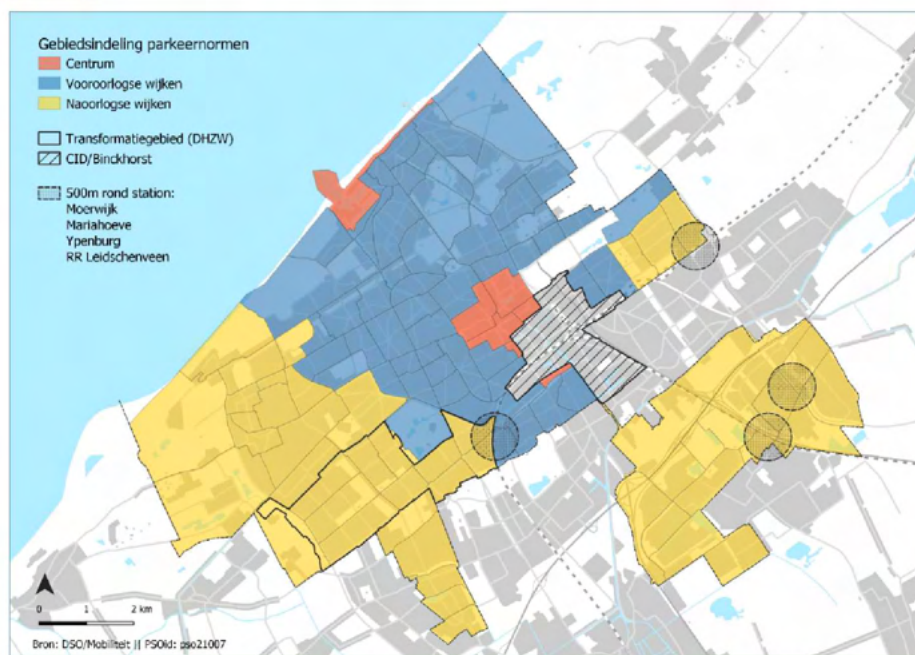
5.2.1

Bijlagen

Bijlage I **Gebiedsindeling** voor autoparkeernormen, behorend bij de Regeling autoparkeernormen Den Haag 2021 artikel 1:3 vastgesteld door de **gemeentecollege raad** op **[datum]**.

Commented [5.1.2.e]: 5.2.1

5.2.1



Bijlage 2 Autoparkeernormen wonen, behorend bij de Regeling autoparkeernormen Den Haag 2021 artikel 1:3 vastgesteld door de gemeentecollege op [datum].

Commented [5.1.2.e]: 5.2.1

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
Studentenwoningen									
Studentenwoning	0		0	0,05		0	0,1		0,05

Bijlage 3 Autoparkeernormen kantoren, bedrijven en voorzieningen, behorend bij de Regeling autoparkeernormen Den Haag 2021 artikel 1:3 vastgesteld door de gemeentecollege op [datum].

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		Short 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		Excl. K+R****
Kinderdagverblijf	100 m² bvo	0,50	0,50	1,00		Excl. K+R****
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%	

**Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages CROW 317, behorend bij de Regeling
autoparkeernormen Den Haag 2021 artikel 3:1 vastgesteld door de gemeentecollege op
[datum].**

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%	80%	70%
kantoor/bedrijven		100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening		100%	100%	5%	0%	75%	0% 2)	0%	0%
detailhandel		30%	60%	10%	0%	75%	100%	0% 3)	0% 4)
grootschalige detailhandel		30%	60%	70%	0%	80%	100%	0% 3)	0% 4)
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%
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/ verzorgingstehuis		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%

Bijlage 5 Maximale loopafstanden naar alternatieve parkeervoorzieningen, behorend bij de Regeling autoparkeernormen Den Haag 2021 artikel 4:2 vastgesteld door de gemeentecollege op [datum].

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

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1:3

De parkeereis is het aantal autoparkeerplaatsen dat – na eventuele onderbouwde bijstellingen en rekening houdend met dubbelgebruik – nodig is om aan de parkeervraag te voldoen. Dit is het aantal parkeerplaatsen dat de initiatiefnemer moet aanleggen of elders dient te huren of kopen. Wanneer de parkeereis 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.

Toelichting op de gebiedsindeling

De gebiedsindeling voor de autoparkeernormen is verdeeld in drie zones, de zone Centrum, de zone Vooroorlogse wijken en de zone Naoorlogse wijken. Voor de differentiatie tussen de drie gebieden geldt de volgende onderbouwing:

1. De druk op de openbare ruimte varieert per gebied; afhankelijk van ruimtelijke structuur en de dichtheid en de vraag of wijken op (massaal) autobezit zijn ontworpen. Hoe hoger de druk op de openbare ruimte, hoe groter de behoefte om parkeren in balans te brengen met andere functies in de openbare ruimte, hoe lager de parkeernormen.
2. Het autobezit en het autobezit varieert per gebied; hoe lager het autobezit hoe minder behoefte aan parkeerplaatsen, hoe lager de normen kunnen zijn;
3. De kwaliteit van de alternatieven varieert per gebied; hoe beter de concurrentiepositie van lopen, fietsen en OV (en combinaties), hoe lager de auto-afhankelijkheid, hoe minder aanleiding voor autobezit en gebruik, hoe lager de normen kunnen zijn.

De indeling is gemaakt op basis van de volgende gegevens:

1. De bouwperiode van de wijken is bepalend voor de ruimtelijke structuur (zie www.haagsekaart.nl);
2. De ruimtedruk; uitgedrukt in bevolkingsdichtheid en omgevingsadressen dichtheid (de laatste is de graadmeter voor verstedelijking die het CBS hanteert)
3. Het autobezit uitgesplitst naar de verschillende soorten woonmilieu's;
4. Gegevens over de verdeling van de personenverplaatsingen over de vervoerwijzen per wijk geven aan wat de verhoudingen zijn in gebruik tussen de verschillende vervoermiddelen. Dat kan ook indicatief iets zeggen over de vraag of deze vervoermiddelen een goede concurrentiepositie hebben. (Maar houdt geen rekening met het feit dat er wijken zijn waar mensen relatief veel van OV gebruik maken omdat ze onvoldoende financiële middelen hebben voor de aanschaf van een auto);

Bovenstaande heeft geleid tot de volgende drie gebieden:

In het **Centrum** is het autobezit laag in de modal split. Het autobezit is er laag en ruimtedruk hoog (in de toekomst neemt deze nog sterk toe). De kwaliteit van de mobiliteitsalternatieven is uitstekend op orde. De ruimtelijke structuren zijn niet ontwikkeld op massaal autobezit en -gebruik.

In de **vooorlogse wijken** is autobezit vrij laag in de modal split. Het autobezit is er vrij laag. De ruimtedruk vaak hoog, met veel functies gericht op bewoners. De kwaliteit van de mobiliteitsalternatieven is er goed op orde. De ruimtelijke structuren zijn niet ontwikkeld voor massaal autobezit en -gebruik. In een aantal meer exclusieve wijken in deze zone is autobezit hoger en is de ruimtelijke structuur ruimer opgezet. Echter door de ligging van deze wijken aan de kust, moet autoverkeer van en naar deze wijken wel dwars door de stad rijden, wat de verkeersstructuur belast. Om deze reden worden ook voor deze wijken de autoparkeernormen van de vooroorlogse wijken gehanteerd.

In de **naoorlogse wijken** is autobezit gemiddeld of bovengemiddeld in de modal split. Het autobezit is er hoog en de ruimtelijke structuren zijn op autobezit vormgegeven. Autobezit en gebruik knellen hier minder dan in de dichtbevolkte vooroorlogse wijken. De reistijden met het OV en de fiets naar belangrijke bestemmingen zijn langer. De bereikbaarheid van de snelweg is goed.

Toelichting op de autoparkeernormen voor Wonen

De autoparkeernormen voor woningen zijn gebaseerd op het geregistreerde autobezit van 2020 naar gebied (centrum, vooroorlogs en naoorlogs), woningsoort en -grootte. De normen zijn over het algemeen maximumnormen, wat wil zeggen dat er niet meer parkeerplaatsen mogen aangelegd worden in of bij een bouwplan dan er volgens de norm zijn voorgeschreven. Er wordt een onderscheid gemaakt in normen voor appartementen en normen voor eengezinswoningen (ook wel grondgebonden woningen). Uit de autobezitsanalyse blijkt er een duidelijk onderscheid te zijn in de hoogte van het gemiddelde autobezit van

bewoners van appartementen en eengezinswoningen. Van die laatste groep is het gemiddelde autobezit hoger. Ook blijkt er een significant verschil te zijn tussen het gemiddelde autobezit van bewoners van koopwoningen en van huurwoningen. Bij koopwoningen is het gemiddelde autobezit hoger. De indeling in oppervlaktecategorieën wordt bepaald aan de hand van het bruto vloeroppervlak van de woning achter de voordeur, exclusief de parkeer- en eventuele gezamenlijke ruimten.

Voor het hanteren van de parkeernorm 'studentenwoningen' dient de huurders een campuscontract te ondertekenen. Studentenwoningen komen alleen in aanmerking voor de lage norm als geldt dat de woningen worden beheerd en verhuurd door een studentenhuishouder die een toegelaten instelling is (zoals DUWO of een corporatie). Voor andere kleine appartementen is de categorie <40m² opgenomen in de tabel. Het autobezit van bewoners van kleine appartementen (<40m²) blijkt erg laag te zijn, maar verschilt naar locatie in de stad. Het is voor de gemeente moeilijk te controleren of een woning een studentenwoning is en blijft. Veel mensen blijven na het afstuderen nog in hun studentenwoning wonen en schaffen dan soms wel een auto aan. Om die reden wordt een campuscontract gekoppeld aan de studentenwoningen, waarbij studenten na het afstuderen binnen een bepaalde tijd dienen te verhuizen.

De norm voor bezoek bij woningen is gedifferentieerd naar gebied en grootte van de woning. In de Nota Parkeernormen Den Haag van 2011 was de bezoekersnorm nog 0,3 per woning in de gehele stad en bij bijna alle soorten en groottes van woningen. Uit metingen van bezoek in woonbuurten met een betaald parkeerregeling in Enschede door parkeeradviesbureau Spark blijkt, dat de norm van 0,3 parkeerplaats per woning veel te hoog is. Uit hun metingen blijkt 1 parkeerplaats voor bezoekers per 10 woningen ruim voldoende te zijn. In Amsterdam wordt sinds de vaststelling van hun Nota Parkeernormen Auto in 2017 voor woningen in de gehele stad ook een bezoekersnorm van 0,1 gehanteerd. De bezoekersnorm in Den Haag verschilt van 0,05 parkeerplaats voor een klein appartement in het centrum tot 0,2 parkeerplaats voor een eengezinswoning in een naoorlogse wijk. Voor appartementen waar vooral een- en tweepersoonshuishoudens leven wordt in sommige gevallen een lagere bezoekersnorm gehanteerd, met de gedachte dat deze huishoudens minder bezoekers met de auto ontvangen.

De norm voor zorgwoningen is opgesplitst in twee categorieën. In de nota parkeernormen Den Haag van 2011 werd 1 norm van 0,3 per zorgwoning gehanteerd in de gehele stad. Er blijken echter verschillende indicaties te worden aangehouden voor het ZZP (zorgzwaartepakket) van de zorgwoningen. Waarbij men de indicatie aanhoudt van 1 t/m 10. Bij ZZP 1 t/m 3 is er vooral sprake van zorg van mantelzorgers en huishoudelijke hulp waarbij het mogelijk is dat de bewoners nog wel in bezit zijn van een auto en dus is er wel een norm opgenomen voor die zorgwoningen. Vanaf categorie 4 is het aannemelijk dat men niet in het bezit is van een auto, omdat dit zorgwoningen betreft met intensieve zorg. Voor die zorgwoningen geldt een norm van 0. Wel geldt voor beide categorieën een bezoekersnorm en een norm voor de zorgverleners.

Toelichting op de parkeernormen kantoren, bedrijven en voorzieningen

Deze parkeernormen zijn niet veel gewijzigd in vergelijking tot de normen van de nota parkeernormen uit 2011. In 2016 zijn die normen nog op een paar punten gewijzigd (Wijzigingen en aanvullingen op de nota parkeernormen Den Haag, RIS291425). In de lijst met normen in bijlage 3 van deze beleidsregels is een aantal wijzigingen doorgevoerd in vergelijking met de lijst van 2016. Er is een norm voor bedrijfsverzamelgebouwen toegevoegd. Voor een aantal functies, waar de normen uit 2011 heel hoog waren in vergelijking met de Parkeerkencijfers 2018 van het CROW, zijn de normen gelijkgetrokken met de kencijfers van het CROW voor zeer sterk stedelijke gebied. Voor de functie hotel is de norm aangepast in een norm voor hotels en bed&breakfasts en een norm voor hostels. Daarbij geldt respectievelijk een norm per kamer en een norm per bed. Short stay valt onder de woonnormen. De normen voor restaurants, lunchrooms en cafés zijn gelijkgetrokken. De normen uit 2011 voor deze functies weken te veel van elkaar en van de kencijfers van het CROW af.

In bijlage 3 staan autoparkeernormen voor een groot aantal functies. Het kan voorkomen dat een functie geen parkeernorm heeft. Dan geldt de lage parkeernorm 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 indeling van de Haagse parkeernormen.

Artikel 1:4

Deze vorm van afronding is een wijziging in het beleid. In het voorgaande beleid werd altijd naar boven afgerond. Dit leidde soms toe dat een theoretische parkeervraag van 2,12 werd afgerond tot een parkeereis van 3 autoparkeerplaatsen. In dit nieuwe beleid wordt op de meer gangbare manier afgerond. Bij het

saldere van een parkeervraag van de oude functie en de parkeervraag van de nieuwe functie, wordt eerst gesaldeerd 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). Deze meeteenheid werd ook in het eerdere beleid gehanteerd en hanteert de CROW in haar kencijfers.

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.

Ad 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.

Ad 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. Wat overlast veroorzaakt aan de bewoners in dat gebied.

Ad c. 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/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.

Ad d. Een vrijstelling wordt alleen verleend als er voldoende mobiliteitsalternatieven aanwezig zijn in de nabije omgeving van het bouwplan. Er dient een openbaar vervoer verbinding binnen de gebruikelijk loopafstand van 400 meter te zijn, aanbod van deelmobiliteit binnen loopafstand te zijn en voldoende fietsparkeervoorzieningen in of in de directe nabijheid van het bouwplan te zijn.

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 parkeervraag minder dan 10 parkeerplaatsen is.

Ad 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.

Ad 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.

Ad 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.

Ad d. 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. Wat overlast veroorzaakt aan de bewoners in dat gebied.

Ad e. 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/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.

Ad f. Een vrijstelling wordt alleen verleend als er voldoende mobiliteitsalternatieven aanwezig zijn in de nabije omgeving van het bouwplan. Er dient een openbaar vervoer verbinding binnen de gebruikelijk loopafstand van 400 meter te zijn, aanbod van deelmobiliteit binnen loopafstand te zijn en voldoende fietsparkeervoorzieningen in of in de directe nabijheid van het bouwplan te zijn.

Artikel 2:3

Vaak is het voor in 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

Ad b. 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 gesaldeerde 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 gesaldeerde kan worden.

Artikel 3:3

Ad 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). Binnen een straal van 500 meter van de andere stations in Den Haag (Mariahoeve, Moerwijk, Ypenburg) en Randstadrailhalte Leidschenveen is de concurrentiepositie van het OV perfect op orde. Die zeer directe nabijheid van een treinstation/knoop trekt ook inwoners en bezoekers die op het OV georiënteerd zijn. Daarmee is het gerechtvaardigd om hier een reductie op de parkeervraag toe te passen.

Ad 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.

Artikel 4:2

Ad 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.

Rekenvoorbeelden

Toepassing artikel 3:1 – dubbelgebruik

Programma nieuwbouwplan:

- 100 sociale huurappartementen 65 m²
- 100 vrije sector huurappartementen 85 m²
- 100 koopappartementen 110 m²
- 1500 m² kantoor zonder baliefunctie
- 500 m² kantoor met baliefunctie
- 300 m² supermarkt
- 200 m² winkel

Locatie: naoorlogse buitenwijk

Parkeerregulering: ja

Berekening totale parkeervraag:

Sociale huur: 100 x 0,4 = 40 pp (parkeerplaatsen)
 Bezoek: 100 x 0,15 = 15 pp

Vrije sector huur: 100 x 0,66 = 66 pp
 Bezoek: 100 x 0,15 = 15 pp

Koopwoningen: 100 x 1,00 = 100 pp
 Bezoek: 100 x 0,15 = 15 pp

Kantoor zonder balie: 1500/100 = 15 x 2,20 = 33 pp waarvan 1,65 pp voor bezoek en 31,35 voor werknemers

Kantoor met balie: 500/100 = 5 x 1,40 = 7 pp waarvan 1,4 pp voor bezoek en 5,6 voor werknemers

Supermarkt: 300/100 = 3 x 2,90 = 8,7 pp waarvan 7,4 pp voor bezoek en 1,3 voor werknemers

Winkel: 200/100 = 2 x 2,30 = 4,6 pp waarvan 3,9 pp voor bezoek en 0,7 voor werknemers

Totale parkeervraag = 304,3 = 304 parkeerplaatsen

Dubbelgebruik:

Invullen parkeervraag in relevante vakken aanwezigheidspercentages.

Funcie	Moment	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	koop-avond 1)	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
woningen bewoners		50% x 206 = 103	50% x 206 = 103	90% x 206 = 185,4	100% x 206 = 206	80% x 206 = 164,8	60% x 206 = 123,6	80% x 206 = 164,8	70% x 206 = 144,2
woningen bezoekers		10% x 45 = 4,5	20% x 45 = 9	80% x 45 = 36	0%	70% x 45 = 31,5	60% x 45 = 27	80% x 45 = 36	70% x 45 = 31,5
kantoor/bedrijven		100% x 40 = 40	100% x 40 = 40	5% x 40 = 2	0%	5% x 40 = 2	0%	0%	0%
detailhandel		30% x 4,6 = 1,38	60% x 4,6 = 2,76	10% x 4,6 = 0,46	0%	75% x 4,6 = 3,45	100% x 4,6 = 4,6	0% 3)	0% 4)
supermarkt		30% x 8,7 = 2,61	60% x 8,7 = 5,22	40% x 8,7 = 3,48	0%	80% x 8,7 = 6,96	100% x 8,7 = 8,7	40% x 8,7 = 3,48	60% x 8,7 = 5,22
Totaal per moment		151	160	227	206	209	164	204	181

Op basis van dubbelgebruik is de parkeereis 227 parkeerplaatsen.

-Er kunnen dan geen vaste parkeerplaatsen worden toegewezen. Indien dit wel gebeurt voor de woningen, dan dient dat verwerkt te worden in de berekening.

-Indien de parkeereis in een centrale parkeervoorziening wordt opgelost kan er wellicht nog meer dubbelgebruik met functies van andere ontwikkelingen worden toegepast. Dit dient dan verwerkt te worden in de berekening.

Toepassen artikel 3:2 en 2:2 – salderen en vrijstelling verbouwplannen

Programma verbouwplan:

Van een oud stadskantoor met baliefunctie van 1900 m² worden 10 vrije sector huurappartementen in de categorie 40-70 m² en 8 vrije sector huurappartementen in de categorie 70-100 m² gemaakt. Het kantoor had geen parkeerplaatsen op eigen terrein en het is niet haalbaar om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

Locatie: vooroorlogse stadswijk

Parkeerregulering: ja

Berekening nieuwe parkeervraag:

Vrije sector huur 40-70 m ²	: 10 x 0,33 = 3,3 pp
Bezoek	: 10 x 0,10 = 1,0 pp

Vrije sector huur 70-100 m ²	: 8 x 0,50 = 4,0 pp
Bezoek	: 8 x 0,10 = 0,8 pp

Totale parkeervraag	: 9,1 pp
---------------------	----------

Berekening oude parkeervraag:

Kantoor met baliefunctie	: 1900/100 = 19 x 1,1 = 20,9 pp
--------------------------	---------------------------------

Salderen op maatgevende moment parkeervraag woningen:

Maatgevende moment is werkdagavond (zie bijlage 5 aanwezigheidspercentages) dan is de parkeervraag van de nieuwsituatie 8 pp. Van het kantoor is de parkeervraag op dat moment 1 pp. Het salderen van de nieuwe situatie met de oude situatie 7 parkeerplaatsen. Dit aantal valt binnen de vrijstellingsmogelijkheid van artikel 7. De locatie voldoet aan de voorwaarden van artikel 7, er zijn voldoende mobiliteitsalternatieven in de directe omgeving van het bouwplan. De ontwikkelaar vraagt vrijstelling van de parkeereis aan. De toekomstige bewoners van de te realiseren woningen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning.

Toepassen artikel 3:3 - inzet van mobiliteitsalternatieven en een centrale parkeervoorziening

Programma nieuwbouwplan:

- 200 sociale huur eengezinswoningen 85 m²
- 200 koopappartementen 90 m²
- 100 eengezinswoningen van 140 m²

Er is ruimte om bezoekers op straat te laten parkeren.

Locatie: naoorlogse stadswijk

Parkeerregulering: ja

Berekening nieuwe parkeervraag:

Sociale huur:	200 x 0,75	= 150 pp (parkeerplaatsen)
Bezoek:	100 x 0,20	= 20 pp

Vrije sector huur:	200 x 0,66	= 132 pp
Bezoek:	200 x 0,15	= 30 pp

Koopwoningen:	100 x 1,00	= 100 pp
Bezoek:	100 x 0,20	= 20 pp

Totale parkeervraag bewoners: 382 parkeerplaatsen à in centrale parkeervoorziening
Totale parkeervraag bezoekers 70 parkeerplaatsen à openbare ruimte

Inzet mobiliteitsalternatieven:

De ontwikkelaar kiest er voor om 25% van de parkeervraag te vervangen met elektrische deelauto's. 1 deelauto + parkeerplaats vervangt 4 reguliere parkeerplaatsen. Deze worden aangeboden in de centrale parkeervoorziening.

Daarnaast zet de ontwikkelaars voor 5% van de parkeervraag deelbakfietsen in. Deze worden in de openbare ruimte op hoeken van straten aangeboden.

Dit leidt tot de volgende berekening:

25% van 382 = 96 à $96 / 4 = 24$ elektrische deelauto's.

5% van 382 = 19 à 19 deelbakfietsen + geschikte parkeerplaatsen

De totale parkeereis wordt:

- 382 pp min 96 pp + 24 pp min 19 pp = 291 parkeerplaatsen inclusief 24 deelauto's in de centrale parkeervoorziening en 19 deelbakfietsen verspreid over de ontwikkellocatie.

Ondertekening

Aldus besloten in de openbare collegevergadering van [datum]

De griffier

De voorzitter

From: "5.1.2.e"
Sent: Thu, 13 Jan 2022 18:23:52 +0200
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@denhaag.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@denhaag.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@denhaag.nl>
Cc: "5.1.2.e" <5.1.2.e@denhaag.nl>
Subject: problemen overgangsrecht nieuwe parkeernota

Hoi 5.1.2.e 5.1.2.e en 5.1.2.e

Als ik het goed heb begrepen is het raadsvoorstel m.b.t. een tijdelijke oplossing voor de problemen omtrent het overgangsrecht van de nieuwe parkeernota niet doorgezet, toch?

5.2.1

5.2.1

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

senior juridisch adviseur,
JZ Adviesteam, Dienst Stedelijke Ontwikkeling

5.1.2.e

Gemeente Den Haag
Bedrijfsvoeringsexpertisecentrum (BEC)
Dienst Bedrijfsvoering
Spui 70
www.denhaag.nl