

Parkeren in Den Haag: Blik in de toekomst



Drs. K. de Leeuw
Gemeente Den Haag
kees.deleeuw@denhaag.nl

Drs. A.P. Nuijten
Gemeente Den Haag
adriaan.nuijten@denhaag.nl

A.W. Postma, MSc
Stadsgewest Haaglanden
w.postma@haaglanden.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
24 en 25 november 2011, Antwerpen**

Samenvatting

Parkeren in Den Haag: Blik in de toekomst

Parkeerproblemen vormen een bedreiging voor de vitaliteit en de aantrekkelijkheid van steden. Oplossingen zijn vaak kostbaar, politiek gevoelig, impopulair of niet uitvoerbaar. De gemeente Den Haag wil niet pretenderen dat het ei van Columbus gevonden is. Maar de stad probeert wel door een systematische aanpak grip te krijgen op het geparkeerde blik in de toekomst. Een overzicht van de aanpak.

Het zal niemand ontgaan zijn dat het autobezit in de afgelopen decennia sterk is gegroeid. Minder duidelijk is misschien dat die groei nog steeds doorgaat. De komende 10 tot 20 jaar verwacht de gemeente Den Haag nog een toename van 15.000-24.000 auto's. Een groei van 15-25%. Den Haag is een van de dichtst bebouwde steden van het land en steeds meer delen van de stad kampen dan ook met parkeeroverlast. Die parkeeroverlast is een bedreiging voor de ruimtelijke ambities die de stad heeft. Den Haag wil namelijk nog fors bouwen binnen de bestaande stad en de stad streeft mede daarom ook naar versterking van de aantrekkelijkheid van het woon- en leefklimaat. Het slui-penderwijs opvullen van de openbare ruimte met geparkeerde auto's helpt daarbij niet. Het ontbreken van een parkeerplaats op acceptabele loopafstand van je woning of bestemming trouwens ook niet.

Dit probleem wordt aangepakt door een nieuwe beleidssystematiek te formuleren waarin de samenhang tussen verschillende maatregelen centraal staat. Ingrediënten zijn: kwantificering en monitoring van doelen, aanpassing van de vergunningverlening, nieuwe parkeernormen, een financieringsmodel, en het toevoegen van parkeerplaatsen waar dat (goed) mogelijk is.

Wat uitgebreider wordt ingegaan op het toevoegen van parkeercapaciteit in woonwijken. In vijf oudere woonwijken is te weinig (legale) capaciteit om de parkeerbalans in evenwicht te brengen. De gemeente stelt een Meerjareninvesteringsprogramma op om de situatie te verbeteren. Met het huidige college zijn gelden beschikbaar om de problemen op te lossen.

1. Inleiding - het probleem en de feiten

Een toenemend aantal woonwijken in Den Haag kampt met parkeerproblemen. Ook in werkgebieden en rond drukbezochte voorzieningen en attractiepunten neemt de parkeerproblematiek toe. Bij nieuwbouwprojecten zijn er regelmatig discussies over de hoeveelheid bijbehorende parkeerplaatsen omdat de aanleg of bouw van eigen parkeerplaatsen veel geld en ruimte kost, en de openbare ruimte ook geen soelaas meer bieden kan.

De gemeente Den Haag bouwt daarom al enkele jaren aan oplossingen en een effectieve, meer systematische aanpak, zodat langdurige en politieke discussies minder nodig zijn en de omvang van het parkeerprobleem beteugeld kan worden.

De omvang van het parkeerprobleem

Den Haag heeft een uitzonderlijk hoge bebouwingsdichtheid, vergeleken met de andere grote steden in Nederland (zie tabel 1). Deels valt dat te verklaren doordat binnen de gemeentegrenzen weinig open ruimte is, maar ook de stedenbouwkundige opzet van de stad draagt bij aan die hoge dichtheid. Er is dan ook een fors aantal wijken met een tekort of een dreigend tekort aan parkeerruimte. Dat geldt uiteraard voor de historische binnenstad en voor de woonwijken die gebouwd zijn voor 1930. Maar ook nieuwere wijken kampen met parkeerproblemen. De voortgaande groei van het autobezit speelt een rol, maar ook een te krappe opzet van sommige delen van nieuwbouwwijken is een belangrijke oorzaak.

Tabel 1. Bevolkingsdichtheid per km²

| Stad | Inwoners per km ² |
|-----------|------------------------------|
| Amsterdam | 4.625 |
| Rotterdam | 2.903 |
| Den Haag | 5.967 |
| Utrecht | 3.205 |

Bron: CBS

Ook het aantal inwoners van de stad neemt nog verder toe. Enerzijds zijn er meer (relatief jonge) allochtonen en studenten. Anderzijds hebben veel babyboomers de stad al verlaten in de jaren zeventig en tachtig toen groeikernen en andere suburbane woonlocaties in hoog tempo ontwikkeld werden. In de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van het Rijk wordt dan ook een forse groei voorspeld (blz. 61 van de SVIR): "Tot 2040 moeten er in dit gebied (de Zuidvleugel van de Randstad) nog ongeveer 280.000 woningen worden bijgebouwd en ongeveer 220.000 worden vervangen. De extra woningvraag concentreert zich voor meer dan de helft (55%) in het gebied rond Den Haag".

Tot 2020/2030 wordt de onderstaande ontwikkeling in Den Haag verwacht. Het tempo hangt uiteraard sterk af van de lengte en diepte van de huidige crisis op de woningmarkt.

Tabel 2. Kerncijfers gemeente Den Haag

| | 2010 | 2020/2030 | Verwachte Toename |
|-----------------------|---------|-------------------|-------------------|
| Aantal Inwoners | 489.271 | 510.000 - 520.000 | 4 tot 6% |
| Aantal Woningen | 234.377 | +15.000-30.000 | 6 tot 12% |
| Particulier Autobezit | 164.750 | +25.000-40.000 | 15 tot 24% |

Naast de groei van het aantal inwoners neemt de parkeerdruk in de stad ook nog verder toe door de ontwikkeling van werkgelegenheid en voorzieningen. Overigens is het wel zo dat lang niet iedereen een auto bezit. Op 46% van de adressen staat geen enkele auto geregistreerd. Ook als rekening wordt gehouden met elders geregistreeerde leaseauto's (ca 10% van alle auto's) blijkt een fors deel van de bevolking geen auto te bezitten.

Tabel 3. Werkgelegenheid 2009

| | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| Werkgelegenheid Den Haag (Haaglanden) | 263.845 (516.000) |
| Inkomende pendel Den Haag | 96.000 (68% auto, 20% OV, 12% fiets) |
| Hagenaren werkend in Den Haag | 129.000 |
| Uitgaande pendel Den Haag | 89.000 |

Tabel 4. Bezoekers 2009

| | |
|------------------------|-------------------|
| Bezoekers binnenstad | 32 miljoen/jaar |
| Bezoekers Scheveningen | 16,5 miljoen/jaar |

De aanpak in de afgelopen jaren

Tot 2007 heeft de gemeente een tamelijk terughoudend parkeerbeleid gevoerd. Op dat moment gold voor de binnenstad, sommige werkgebieden en enkele woonwijken betaald parkeren. En datzelfde geldt voor de badplaats Scheveningen. Het uurtarief schommelt rond de € 2,- per uur. Betaald parkeren werd ingevoerd als er in de buurt voldoende draagvlak voor bestond. Regelmatig was echter van eensgezindheid geen sprake.

Eind vorige eeuw, toen de gemeente financieel moeilijke tijden doormaakte, zijn de meeste parkeergarages geprivatiseerd. Groeiende opbrengsten uit de centrumgarages komen daardoor niet ten goede aan de gemeentekas. Bewonersgarages, vooral in de stadsvernieuwingsgebieden, zijn verpauperd en staan vaak nog steeds (deels) leeg omdat parkeren op straat goedkoper is. Bij nieuwbouw is wel nadrukkelijk gestuurd op het bouwen van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. De parkeernormen zijn echter verouderd. De afgelopen jaren stuiten de normen ook op meer verzet omdat bouwers en ontwikkelaars de kosten van het bouwen van parkeerruimte te hoog vonden. Plannen werden daardoor volgens de ontwikkelaars financieel onhaalbaar.

Door de toenemende parkeerproblemen is tijdens de vorige raadsperiode het aantal gebieden waar betaald parkeren geldt sterk uitgebreid. Dit kwam voort uit het project 'Aanpak Parkeren Woongebieden'. Gegeven de hierboven geschetste situatie ontstond de behoefte aan een meer integrale aanpak van de parkeerproblematiek.

2. Parkeerprobleem bedreigt positie Den Haag

Den Haag als internationale stad van vrede en recht

In de Structuurvisie 2020 (Den Haag Wéreldstad aan Zee) staat versterking van Den Haag als 'internationale stad van vrede en recht' centraal. De stad wil zich verder versterken als aantrekkelijke vestigingsplaats voor internationale organisaties die actief zijn rond de thema's recht en vrede. Daarvoor is onder andere een aantrekkelijk en betaalbaar aanbod van woningen van belang. Een goed ingerichte openbare ruimte en duurzame oplossingen voor parkeerproblemen zijn daarbij belangrijke vereisten.

Haagse Nota Mobiliteit, een robuust beleidskader

Ook in de nieuwe Haagse Nota Mobiliteit¹ heeft de gemeente verbetering van de leefbaarheid in woon- en leefgebieden als een centraal thema benoemd. Beperking van parkeeroverlast is binnen dat thema een belangrijk punt. Andere issues rond woongebieden zijn bijvoorbeeld beperking van doorgaand autoverkeer, verbetering van de verkeersveiligheid en goede routes voor voetgangers en fietsers.

Uitwerking Parkeerbeleid: Blik in de toekomst

Voor het onderwerp parkeren is een gestructureerde aanpak uitgewerkt in de nota Parkeerkader (2009). Centraal in die aanpak staat het beperken van de parkeerdruk in woongebieden tot maximaal 90% op de drukste momenten.

Door een systematische monitoring wordt bijgehouden waar en wanneer de parkeerdruk te hoog wordt. Is dat het geval, dan volgt de inzet van een reeks instrumenten om de parkeerdruk onder de grens van 90% te brengen en te houden. Betaald parkeren is daarvoor veelal een goed instrument, dat is echter alleen het geval indien er voldoende parkeergelegenheid is. In het vervolg van dit paper wordt nader ingegaan op (initiatieven in) het Parkeerkader.

3. Systematische benadering parkeeroverlast: Nota Parkeerkader

3.1. Programmasturing

Het aanpakken van de parkeeroverlast vereist een systematische benadering. Omdat vooral gestuurd moet worden op doelstellingen die door de raad zijn vastgesteld, is bij de nadere definiëring van het parkeerbeleid gekozen voor het hanteren van een programmatische aanpak. Deze is gebaseerd op de programma-aanpak volgens adviesbureau Twijnstra Gudde, die hieronder kort wordt toegelicht.

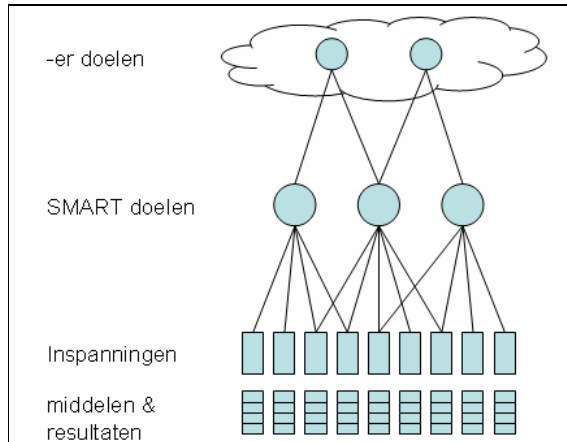
Twijnstra Gudde onderscheidt in haar programma-aanpak twee soorten doelstellingen:

- De 'hogere' doelen, geformuleerd in abstracte termen: mooier, beter, socialer, duurzamer, etc.; en
- SMART-doelen, geformuleerd op concreet niveau: 10% minder uitstoot, verkorting reistijd met 10 minuten, etc.

Per SMART-doel worden vervolgens inspanningen, middelen en resultaten benoemd, die ieder voor een bepaald deel bijdragen aan het realiseren van de (hoofd-) doelstellingen.

¹ De Haagse Nota Mobiliteit (HNM) is de gemeentelijke beleidsvisie voor verkeer en vervoer naar 2020/2030.

Afbeelding 1. Programmasturing volgens Twijnstra Gudde.



In Den Haag zijn de -er doelen door de raad geformuleerd als 'een prettiger verblijfsklimaat', 'groei van de woningmarkt', 'verbetering verkeersveiligheid', etc. Ten aanzien van het parkeerbeleid zijn deze doelstellingen concreet gemaakt in de nota Parkeerkader, zoals de reeds genoemde limiet van 90% als maximale parkeerdruk in een woonbuurt. Deze SMART-doelstellingen dienen echter nog wel operationeel gemaakt te worden, dat gebeurt in deelnota's, projecten en (deel)programma's.

Met de nota Parkeerkader heeft de gemeenteraad dus vooral de hoofdlijnen van het parkeerbeleid vastgesteld voor 2010 tot 2020. De verschillende hoofdlijnen van de nota Parkeerkader worden middels deelnota's uitgewerkt.

3.2. Maatregelen op drie niveaus

Omdat de groeiende problemen vooral voortkomen uit de 'mismatch' tussen vraag en aanbod, worden maatregelen op drie niveaus geformuleerd: Verleden, Heden, Toekomst.

Verleden: Op sommige plaatsen in Den Haag ontbreekt het aan voldoende parkeer-capaciteit om het autobezit van bewoners een plek te kunnen geven. Deze situatie is in het verleden ontstaan: vroeger werd te weinig capaciteit gerealiseerd om het tegenwoordige autobezit te herbergen. Dit probleem moet vooral worden opgelost door het toevoegen van parkeerplaatsen.

Heden: Parkeeroverlast voor bewoners van de woonbuurten heeft voornamelijk te maken met de parkeerdruk op straat. Die parkeerdruk kan worden teruggedrongen door het parkeren te reguleren, oftewel het invoeren van betaald parkeren. Uit ervaring weten we inmiddels dat dit de parkeerdruk met zo'n 10% terugbrengt.

Toekomst: Voor de toekomst worden bij nieuw- en verbouw van vastgoed (woningen, kantoren, bedrijven, etc.) parkeernormen toegepast. Deze normen geven aan hoe groot de parkeerbehoefte bij het betreffende pand zal worden en welk aantal parkeerplaatsen dus moet worden gerealiseerd. De normen zijn recentelijk geactualiseerd en houden rekening met de groei die voor de komende jaren wordt verwacht. Bovendien is in het toepassingskader

vastgelegd dat de parkeerdruk niet boven de 80% mag uitstijgen.² Dat betekent in veel gevallen, dat de geëiste parkeercapaciteit op eigen terrein een plek zal moeten vinden.

Verder wordt in de nota een belangrijk onderscheid gemaakt tussen drie verschillende doelgroepen: Bewoners, Bedrijven & Kantoren en Bezoekers. Omdat we ons in dit artikel vooral concentreren op de uitvoering van de maatregelen, gaan we niet specifiek in op de verschillende problematiek per doelgroep. Zie hiervoor de nota 'Parkeerkader Den Haag 2010-2020, Blik in de toekomst' (2009).

3.3. Uitwerking van de maatregelen

Naar aanleiding van de hoofdlijnen van het beleid, worden tot besluit van de nota Parkeerkader diverse detailuitwerkingen aangekondigd. Deze detailuitwerkingen hebben binnen het ambtelijk apparaat gaandeweg vorm gekregen in verschillende projecten. Twee daarvan hebben een directe relatie met de maatregelen op hoofdlijnen zoals hierboven omschreven.

Dat zijn de projecten 'Toevoeging van parkeerplaatsen in woongebieden' (later kortweg P2500 genoemd vanwege de omvang van de doelstelling, namelijk om 2.500 plaatsen toe te voegen) en 'Herijking van de parkeernormen'.

Andere uitwerkingen zijn in zekere zin voorwaardelijk of afhankelijk van deze twee projecten. Het gaat om het laten vaststellen van een financieel kader (investeringsprogramma, parkeerfonds, etc.) en het (door)ontwikkelen van de parkeermonitor. Hiermee kan een concrete planning gemaakt worden voor het invoeren van betaald parkeren. Een belangrijk kenmerk van de systematische aanpak, is dat alle lopende projecten binnen het parkeerbeleid op elkaar betrokken worden. De verschillende uitwerkingen zijn immers ook wederzijds van elkaar afhankelijk. Daarom is een onderlinge overdracht van kennis opgezet, waardoor ontstane inzichten binnen het ene project benut kunnen worden voor andere projecten.

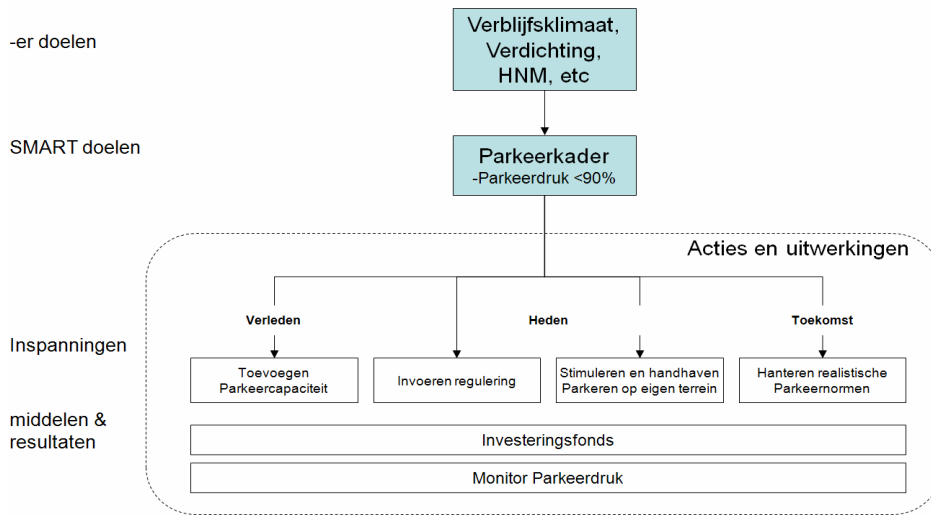
De uitwerkingen van het Parkeerkader gaan in op verschillende onderdelen van het parkeerbeleid, en zijn dus verschillend van elkaar. Toch is er een rode draad herkenbaar in alle uitwerkingen. Bij het formuleren van een adequaat, beleidsmatig antwoord op genoemde ontwikkelingen, is als uitgangspunt genoemd:

Den Haag moet voldoen aan de groeiende vraag naar parkeerplaatsen, maar dat mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de Openbare Ruimte; met name niet in woon- en verblijfsgebieden.

Dit uitgangspunt is van kracht voor alle uitwerkingen binnen de uitvoeringsagenda Parkeerkader. Zo kan de theoretische aanpak van programmasturing van Twijnstra Gudde voor het parkeerbeleid van Den Haag worden vertaald in het volgende schema.

² Omdat de normen voor tenminste 10 jaar worden vastgesteld, moet in de normen rekening gehouden worden met de autonome groei van het autobezit binnen deze periode. Omdat die autonome groei is vastgesteld op een kleine 10%, wordt in de normering gerekend met een maximale parkeerdruk van 80%.

Afbeelding 2. Programmasturing binnen parkeerbeleid Den Haag.



3.4. Projecten in uitvoering

Aanvankelijk zijn zes aandachtspunten benoemd die in beginsel op projectmatige wijze zijn uitgewerkt:

1. Herijken Parkeernormen
2. Procedure 'Betaald parkeren'
3. Procedure 'Investeringsfonds'
4. Opzetten monitor en analyse
5. Parkeren op eigen terrein (POET)
6. Toevoeging van parkeerplaatsen in woongebieden

Ad 1. Herijken parkeernormen

De parkeernormen bij nieuwbouwprojecten werden al genoemd. Eén van de middelen om te werken aan een betere kwaliteit van de openbare ruimte, is het normeren van het aantal parkeerplaatsen dat bij bouwontwikkelingen wordt gerealiseerd. Het betreft zowel nieuw- en verbouwplannen als plannen voor herstructurering. De oude parkeernormen waren aan herijking en vernieuwing toe. In de periode 2010 – 2011 zijn deze normen opnieuw vastgesteld. Er worden daarbij twee soorten parkeernormen onderscheiden:

- Bij woningbouw zijn de normen gebaseerd op het huidige, gemiddelde autobezit;
- Voor overige ontwikkelingen zijn de normen gebaseerd op (gewenst) autogebruik.

Ook is de werkwijze opnieuw tegen het licht gehouden. In juni 2011 is de conceptnota door het college van b en w in inspraak gebracht. Vaststelling van de nota wordt in het najaar van 2011 verwacht.

Ad 2. Procedure 'Betaald parkeren'

In de nota Parkeerkader zijn criteria vastgesteld voor het invoeren van betaald parkeren. Deze criteria moeten verder worden uitgewerkt om het beleid ten aanzien van het invoeren van betaald parkeren te operationaliseren. Doelstelling van dit project is het ontwikkelen van een interne procedure waarmee beoordeeld kan worden wanneer een gebied in aanmerking komt voor invoering van betaald parkeren, en welke prioriteit aan een gebied gegeven dient te worden.

Den Haag kent een systeem van gedifferentieerde vergunningstarieven. Het tarief van een bewonersvergunning voor de eerste auto is verlaagd naar € 3,- per maand. Hiermee is het draagvlak voor invoeren van betaald parkeren verbeterd: immers, iedereen die zich een auto kan veroorloven, kan zich ook € 3,- per maand voor een vergunning veroorloven. Overigens wordt deze gunstig geprijsde vergunning uitsluitend verleend als men geen eigen parkeerruimte heeft. Tegelijkertijd zijn de kosten voor een tweede (en elke volgende) vergunning sterk omhoog gegaan. Het tarief van € 36,- per maand betekent een stevig prijskaartje aan de hogere parkeerbehoefte. Ook dat moet bijdragen aan een beperking van de parkeerdruk.

Ad 3. 'Investeringsfonds'

In de nota Parkeerkader is de basis gecreëerd voor een structurele bron van inkomsten. Doel van het project 'Investeringsfonds' is om er voor te zorgen, dat een fonds wordt gecreëerd waarmee meerjarige investeringen kunnen worden gefinancierd. Binnen het project moet inzichtelijk worden gemaakt hoe dit fonds wordt gevoed en welke kosten de komende jaren worden voorzien.

Voorts is het van belang om de criteria vast te stellen waarmee aanspraak gemaakt kan worden op dit budget. Ook voor het beoordelen van deze aanvragen moet tenslotte een werkwijze worden afgesproken.

Ad 4. Parkeermonitor

De Parkeermonitor wordt een betrouwbare monitor, waarmee gevolgd kan worden in hoeverre doelstellingen van het parkeerbeleid in de komende jaren gehaald worden. Daarnaast is de monitor onmisbaar als bron van (relevante beleids-) informatie, wanneer het beleid bijgestuurd dient te worden. Het college van b&w kan met behulp van deze monitor relatief eenvoudig verantwoording afleggen aan de raad over het gevoerde parkeerbeleid.

Binnen dit project wordt gewerkt aan twee soorten resultaten:

1. Digitale beschikbaarheid van diverse relevante cijfers mbt parkeren;
2. Frequente rapportage aan de hand waarvan beleidsevaluaties kunnen plaatsvinden. Waar nodig vindt vervolgens bijstelling plaats van het parkeerbeleid.

Ad 5. Parkeercapaciteit Op Eigen Terrein (POET)

Parkeerdruk ontstaat onder andere door onderbenutting van Parkeercapaciteit Op Eigen Terrein (POET). Dit project heeft tot doel om die onderbenutting inzichtelijk te maken en maatregelen te treffen waardoor de POET efficiënter kan worden benut, ten gunste van kwaliteit van de openbare ruimte. Het laaggeprijsde tarief voor de eerste auto per adres geldt bijvoorbeeld niet indien men kan beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein (of in het complex). Bij het in beeld brengen van de parkeercapaciteit wordt POET normaliter opgeteld bij de Parkeercapaciteit op de Openbare Straat (POOS).

Ad 6. Toevoegen Parkeerplaatsen / P2500

Uit de Nota Parkeerkader blijkt de noodzaak tot het toevoegen van extra parkeerplaatsen in bestaande woongebieden met een structureel tekort. Zo is er bijvoorbeeld in vijf buurten sprake van ondercapaciteit voordat betaald parkeren ingevoerd kan worden. Een meerjareninvesteringsprogramma voorziet daarin: in de komende jaren wordt op verschillende plekken in de stad parkeercapaciteit toegevoegd.

Het toevoegen van parkeerplaatsen in een stad met een grote mate van stedelijke dichtheid is een complex probleem op zich. De organisatie die dat met zich meebrengt wordt daarom in het volgende hoofdstuk uitgebreid beschreven.

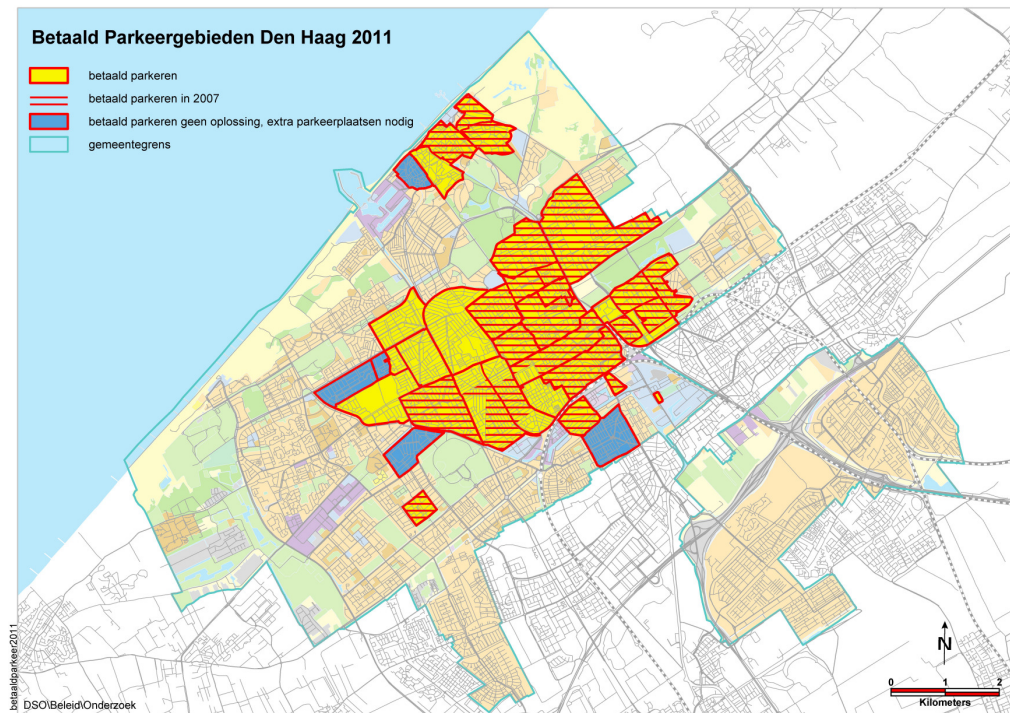
5. De concrete aanpak: Parkeerproblemen in 'de blauwe buurten'

5.1. Achtergronden en aanleiding

Eén van de zes deelprojecten uit de nota Parkeerkader is het toevoegen van 2.500 extra parkeerplaatsen in woongebieden. In de jaren tussen 2008 en 2011 zijn, als uitvloeisel van het project APW (Aanpak Parkeren Woongebieden), in 13 Haagse buurten betaald parkeren ingevoerd. Op de kaart op afbeelding 3 is te zien waar in 2007 al betaald parkeren gold en waar het later is ingevoerd. In vijf buurten was invoering niet mogelijk: ten aanzien van deze buurten werd geconcludeerd dat de legale parkeercapaciteit onvoldoende was om de parkeerbehoefte van bewoners te accommoderen.

Omdat deze buurten met een blauwe kleur op een kaart werden weergegeven, zijn deze buurten in het vervolg de 'blauwe gebieden' gaan heten. Het betreft de Heester- en Vruchtenbuurt, Scheveningen-Dorp, Laakkwartier-Oost en een deel van Leyenburg.

Afbeelding 3. Wijken met betaald parkeren en capaciteitstekort



In het Parkeerkader werd de urgentie voor de problematiek van de blauwe gebieden onderstreept met het voornemen voor een meerjarenprogramma voor nieuwe parkeerplaatsen in bestaande woongebieden. Bovendien werd besloten, als onderdeel van het Collegeprogramma in 2010, om in de nieuwe raadsperiode de parkeercapaciteit in woonwijken met ernstige parkeerproblemen (parkeerdruk voor bewoners boven de

90%) met 2.500 parkeerplaatsen uit te breiden. Hiervoor komt per 2012 jaarlijks structureel € 4,5 mln. beschikbaar, in eerste instantie voor de 'blauwe' gebieden.

5.2. Aanpak P2500

Het project 'P2500' kent de volgende stappen:

1. Nadere analyse parkeerproblemen;
2. Inventarisatie oplossingen;
3. Samenstellen van een Meerjareninvesteringsprogramma Parkeren (MIPP);
4. Voorbereiding en realisatie van de parkeerprojecten en monitoring van het programma: opstelling jaarschijven en halfjaarlijkse voortgangsrapportage aan de gemeenteraad.

Als onderdeel van de eerste stap zijn in de 'blauwe' wijken de problemen opnieuw in beeld gebracht, door te kijken naar capaciteit en intensiteit. Dit heeft geleid tot een bijstelling van de capaciteitsbehoefte. De vraagstelling was erop gericht hoeveel parkeerplaatsen er in de blauwe gebieden nu nog feitelijk extra benodigd zijn om de parkeerproblemen op te lossen, in combinatie met de invoering van betaald parkeren. Deze analyse telde op tot 1.800 benodigde parkeerplaatsen in de blauwe gebieden, het restant van de opgave van 2.500 parkeerplaatsen wordt buiten deze blauwe wijken aangelegd.

Tabel 5. Benodigde extra parkeercapaciteit in probleemgebieden

| | Toe te voegen P-plaatsen |
|--------------------|--------------------------|
| Heesterbuurt-Noord | 100 |
| Laakkwartier-Oost | 600 |
| Oud-Leyenburg | 500 |
| Scheveningen-Dorp | 100 |
| Vruchtenbuurt | 500 |
| Elders | 700 |
| Totaal | 2.500 |

Voor de tweede stap zijn vanaf het najaar van 2010 in de vijf gebieden vele mogelijkheden in beeld gebracht om nieuwe parkeerplaatsen te realiseren. Daarbij zijn de volgende mogelijkheden aan de orde gekomen:

- herinrichtingen van de straten of pleinen
 - 'legaliseren' van capaciteit
 - toevoegen van capaciteit
- bouw van parkeergarages,
 - bovengronds (al dan niet in een bestaand gebouw);
 - ondergrondse parkeergarages
- medegebruik van bestaande parkeerruimte bij bedrijven en/of instellingen.

Uit de analyse moest in elk geval duidelijk worden hoeveel nieuwe parkeerplaatsen per woonbuurt gerealiseerd kunnen worden en hoeveel plaatsen inpandig moeten worden gerealiseerd. Daarbij is het in alle gevallen van groot belang om de ontwikkelingen niet ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte te laten gaan.

Herinrichtingen straten en pleinen

Als onderdeel van multidisciplinaire workshops zijn alle straten en pleinen bekeken op de aantallen parkeerplaatsen op straat die kunnen worden toegevoegd. Daarbij is gekeken naar de huidige parkeersituatie. Indien er geen sprake is van gemarkeerde (formele) plaatsen, is gekeken naar het huidige parkeergebruik en foutparkeren.

Mogelijkheden voor stallingsgarages

Geïnterviewd zijn mogelijkheden voor solitaire garages, of garages als onderdeel van nieuwbouwprojecten, waarbij een overcapaciteit kan worden gecreëerd ten behoeve van omwonenden.

Medegebruik bestaande parkeerruimte

Een laatste categorie betrof het in beeld brengen van bestaande parkeergelegenheid bij bedrijven, instellingen en andere niet-woonfuncties. Omdat deze parkeerterreinen vaak (bijna) leegstaan op de tijden dat het in de woonwijken het drukst is, zou medegebruik wellicht een mogelijkheid zijn.

In onderstaande tabel staan de aantallen geïnventariseerde projectideeën op een rijtje.

Tabel 6. Geïnterviewde oplossingen / projectideeën

| | Herinrichting van een straat | inpandig of ondergronds | Medegebruik | totaal |
|--------------------|------------------------------|-------------------------|-------------|---------------|
| Heesterbuurt-Noord | 5 | 4 | 2 | 11 |
| Laakkwartier-Oost | 11 | 8 | 2 | 21 |
| Oud-Leyenburg | 13 | 9 | 0 | 22 |
| Scheveningen-Dorp | 3 | 10 | 4 | 17 |
| Vruchtenbuurt | 12 | 6 | 3 | 21 |
| Totaal | 44 | 37 | 11 | 92 |

Gebleken is, dat een groot deel van het capaciteitsprobleem veroorzaakt wordt door het foutparkeren. Daarbij gaat het om illegaal gebruikte parkeerruimte. Het leeuwendeel van de 44 herinrichtingsprojecten komt neer op het beter inpassen van parkeren in woonstraten. Zo wordt foutparkeren tegengegaan en kunnen meer auto's op een veilige en leefbare wijze worden geparkeerd. Terwijl het ten tijde van de bouw van de buurt nog mogelijk was om de openbare ruimte in te richten met brede stoepen en één rijbaan zonder parkeerstrook, noopt het huidige autobezit (dat we als uitvloeisel van het Parkeerkader als gegeven beschouwen) tot het aanpassen van deze '2-5-2³-profielen. Ook getalsmatig blijkt het 'formaliseren' van het foutparkeren in veel gevallen voldoende om op zijn minst een eerste stap te zetten naar stabilisering van de parkeerbalans. Maar niet overal. Inpandige of ondergrondse oplossingen zijn natuurlijk duurder, ingrijpender en kennen belangrijke belemmeringen op het gebied van exploitatie; of er nu wel of niet sprake is van betaald parkeren. Dit leverde een groslijst op van zo'n 37 projectideeën voor garages, zo'n vier tot 10 per wijk. Het inventariseren van de mogelijkheden voor medegebruik leidde tot een groslijst van enkele locaties per wijk.

³ 2 meter stoep-5 meter rijbaan-2 meter stoep

Vervolgens is door middel van team-analyse van alle oplossingen de kansrijkheid in beeld gebracht. Dit leidde tot een verdeling van de projecten in drie categorieën, te weten

- | | | |
|----------|--|--------------|
| 1. Groen | zonder meer haalbaar | 10 projecten |
| 2. Geel | nader bestuderen / schetsen | 50 projecten |
| 3. Rood | op lange termijn, of niet haalbaar / interessant | 32 projecten |

De resterende werkzaamheden van de tweede stap bestonden uit een uitgebreide exercitie om de 'gele' projecten op maak- of haalbaarheid te toetsen. Deze uitwerkingen zijn uitgevoerd door IbDH (Ingenieursbureau Den Haag) en hebben plaatsgevonden tussen februari en juli 2011. Hierbij is uiteraard rekening gehouden met resterende trottoir-breedte, groen, straatmeubilair, maar ook met aspecten als verkeersveiligheid (overzichtelijkheid en oversteekmogelijkheden) en bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten. Verder worden mogelijkheden voor fietsparkeren (indien dit niet op eigen terrein kan) en plaatsen voor ondergrondse afvalcontainers meegewogen.

Van 8 potentiële garageprojecten is de haalbaarheid schetsmatig in beeld gebracht. In eerste instantie is vooral gekeken naar fysieke haalbaarheid, ontsluiting voor parkerende auto's en te voet, en de locatie binnen de wijk. Dit heeft geleid tot een beeld van één of enkele mogelijk haalbare garageprojecten per buurt. Tevens is een werkgroep samengesteld die in het najaar van 2011 de exploitatie van de mogelijke garages gaat bekijken. Dit gebeurt met opzet ruim voordat investeringsbeslissingen worden genomen; zelfs voordat nadere ruimtelijk-technische haalbaarheidsstudies van start gaan. Het is voorts de inzet om de exploitatie van de te realiseren garages te koppelen aan de vergunnings-systemen in de woongebieden, zodat de risico's op leegstand worden geminimaliseerd.

5.3. Naar een Meerjareninvesteringsprogramma

Op het moment van schrijven (zomer 2011) tekent het beeld zich af dat een groot deel van de toe te voegen plaatsen op straat kan worden gerealiseerd. In onderstaande tabel is een begin gemaakt met het op te maken Meerjareninvesteringsprogramma Parkeren (MIPP).

Tabel 7. Opmaat voor het Meerjareninvesteringsprogramma Parkeren.

| | Aantallen p-plaatsen in herinrichtings-projecten | Taakstelling | Voorts (inpandig) te realiseren |
|--------------------|--|--------------|---------------------------------|
| Heesterbuurt-Noord | 100 | 100 | - |
| Laakkwartier-Oost | 256 | 600 | 344 |
| Oud-Leyenburg | 249 | 500 | 251 |
| Scheveningen-Dorp | 100 | 100 | - |
| Vruchtenbuurt | 355 | 500 | 145 |
| Totaal | 1.330 | 1.800 | 445 |

In twee buurten zijn de problemen zodanig overzichtelijk dat met herinrichtingen voldoende parkeerplaatsen kunnen worden toegevoegd. Dat zijn Scheveningen-Dorp en de Heesterbuurt. Hier ontstaat daarom de mogelijkheid om betaald parkeren in te voeren.

In Scheveningen-Dorp (tussen de Keizerstraat en het Havenkwartier) blijken de parkeerproblemen zeer onevenredig over de buurt verdeeld. Dwars door de buurt, maar langs de 'dorpskern', loopt tramlijn 11 over een vrije grasbaan met hekwerk. Hierdoor zijn er relatief weinig mogelijkheden om van het ene gedeelte naar het andere te komen. Aan de overzijde van de trambaan, waar de bebouwing en de straten veel ruimer zijn opgezet, zijn veel parkeerplaatsen voorhanden. Kennelijk maken de mensen die in het dorp wonen er maar weinig gebruik van. Daardoor is de nachtelijke parkeerdruk aan de ene kant van lijn 11 een stuk lager dan aan de andere kant. Conclusie is dat niet alleen de barrièrewerking, maar ook het gebruik van 'onhandige' buurtgrenzen een versturende invloed kan hebben op het ruimtelijke beeld van de parkeerproblematiek. Door het formaliseren van de onduidelijke parkeersituatie op de Jacob Pronkstraat en de Zwaardstraat zijn de problemen in Dorp waarschijnlijk opgelost en kan worden overgegaan tot invoering van betaald parkeren. De grens van het nieuwe gebied zal op de tramlijn liggen.

De andere drie buurten hebben een zodanig groot capaciteitstekort dat de mogelijkheden voor garages nader worden onderzocht, zowel qua ruimtelijke inpassing als in de exploitatieve sfeer.

6. Conclusies

Den Haag heeft een aantal stedelijk-ruimtelijke aspecten tegen, waardoor het parkeerprobleem deels ernstige tot zeer ernstige gedaanten aanneemt. Het gaat dan om bevolkings- en bebouwingsdichtheid, voortschrijdende stedelijke verdichting en een aanzienlijke economische groei: inwoners, werkgelegenheid en voorzieningen.

Sinds 2007, en vooral sinds de vaststelling van het Parkeerkader in 2009, worden de parkeerproblemen stevig aangepakt. Vertrekpunt vormt de politieke keuze om te accepteren en te faciliteren dat mensen één auto bezitten. Een tweede auto is ook een vrije keuze, maar aan de vergunning hangt een aanzienlijk hoger prijskaartje.

Parkeren op straat vormt nog steeds een groeiend probleem, met name in woongebieden. Een krachtige en integrale aanpak is nodig om de toekomst van de stad veilig te stellen. Door aan te geven dat de gemeente bij 90% parkeerdruk maatregelen treft ontstaat meer duidelijkheid en een vlottere besluitvorming.

'Tussentijds' valt de conclusie te trekken dat de systematische aanpak werkt. Door verschillende issues in samenhang aan te pakken verbetert de effectiviteit van het beleid (doelstellingen, maatregelen, normering, financiering en monitoring).

Het toevoegen van parkeerruimte in bestaand stedelijk gebied lijkt een 'mission impossible'. In de praktijk blijkt er echter meer mogelijk, zonder de kwaliteit van de openbare ruimte verder te verslechteren:

- Door straten waar nu op stoepen e.d. wordt geparkeerd anders in te richten is verbetering van de openbare ruimte mogelijk. Daarbij is een multi-disciplinaire aanpak essentieel: openbare ruimte experts, stedenbouwkundigen en (andere) parkeercritici begrijpen de problemen en zijn constructief. Het is van belang om vooraf rekening te houden met invoering van betaald parkeren, als er voldoende capaciteit is toegevoegd.

- Binnen bestaand gebied blijken kansen te liggen voor toevoegen van gebouwde parkeerplaatsen. Bijvoorbeeld onder sportvelden, in combinatie met nieuwbouw van scholen e.d.. Het toevoegen van gebouwde voorzieningen blijft echter kostbaar. Het is van belang in een vroeg stadium naar exploitatie te kijken, in relatie met het in te voeren systeem van betaald parkeren.

Literatuur

Documenten waarbij een RIS-nummer is vermeld zijn te vinden via <http://zbs.denhaag.nl/internet>. Kies bij de zoekopties voor 'RIS-nummer' en vul het nummer in.

- Gemeente Den Haag (2009), Nota Parkeerkader Den Haag: Blik in de Toekomst. RIS 168473.
- Gemeente Den Haag (2008), Aanpak parkeren woongebieden. RIS 155060.
- Gemeente Den Haag (2011), Ontwerpnota Parkeernormen Den Haag. RIS 180875.
- Gemeente Den Haag (2011), Voortgangsbrief Toevoegen parkeerplaatsen in woongebieden. RIS 180707.
- Planbureau voor de Leefomgeving (2008), Parkeerproblemen in woongebieden; Oplossingen voor de toekomst. NAI Uitgevers.
- Aan de slag! Coalitieakkoord Den Haag 2010-2014. PvdA, VVD, D66 en CDA. 21 mei 2010. RIS 173030.
- Ministerie van Infrastructuur en Ruimte (2011), Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR; Ontwerpnota).
- Gemeente Den Haag (2010), Ontwerpnota Haagse Nota Mobiliteit. RIS 176567.
- Wijnen, Gert en Van der Tak, Theo (2006). Programmamanagement: Sturen op Samenhang (Kluwer / Twynstra Gudde).
- Hoogendam, A.P. en Postma, A.W. (2007). Lokaal sturen vanuit drie dimensies. Artikel voor Overheidsmanagement.nl. Zie <http://slidesha.re/oIiw7Q>. Zie ook Powerpoint presentatie van Twijnstra Gudde (Theo van der Tak). Rotterdam dd. 15 januari 2009 (www.cos.nl/onor/ppt_tvdt.ppt).
- Structuurvisie 2020 Den Haag Wéreldstad aan Zee (2005). www.wereldstadaanzee.nl.
- www.denhaag.nl/parkeren.