

## **Parkeerbeleid: de Haagse aanpak**

Diede Labots

Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Afd. Verkeer  
diede.labots@denhaag.nl

Adriaan Nuijten

Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Afd. Verkeer  
adriaan.nuijten@denhaag.nl

Debby Bornebroek

Gemeente Den Haag, Dienst Stadsbeheer, Afd. Parkeren  
debby.bornebroek@denhaag.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk  
22 en 23 november 2012, Amsterdam**

## **Samenvatting**

### *Parkeerbeleid: de Haagse aanpak*

In 2011 is in een CVS-paper de aanpak rond het Haagse overkoepelende parkeerbeleid op strategisch niveau beschreven. In deze paper gaan we dieper in op de uitvoering van het parkeerbeleid in woongebieden en beschrijven we de effecten van het parkeerbeleid.

In 2009 is het 'Haagse Parkeerkader 2010 – 2020: Blik in de Toekomst' vastgesteld. Centraal beleidspunt is dat de gemeente ingrijpt bij een parkeerdruk boven de 90%. Daarvoor meet de gemeente de parkeerdruk op straat in bijna alle buurten. Wanneer de parkeerdruk in een buurt boven de 90% is, wordt onderzocht wat de oorzaak is. Als voldoende parkeercapaciteit aanwezig is voor het autobezit van een woonbuurt, is invoering van een betaald-parkerenregeling een optie. Indien dit niet zo is, voegt de gemeente op straat of in gebouwde voorzieningen eerst extra parkeercapaciteit toe.

De tariefstructuur van parkeerregelingen in Den Haag is in 2010 geüniformeerd. Er wordt uitgegaan van tariefdifferentiatie voor de bewonersvergunningen: een laaggeprijsde eerste vergunning (3 euro per maand) maar een vrij hoog tarief voor elke tweede of volgende vergunning (35 euro per maand). Op dit moment geldt voor ongeveer 1/3 deel van Den Haag betaald parkeren. Het stelsel kent geen maximum aantal vergunningen voor bewoners.

De invoering van betaald parkeren heeft geen aantoonbare invloed op het bezit van een eerste auto. Niet zo gek gezien de lage prijs voor de eerste auto. Voor de tweede en volgende auto is er echter wel een duidelijk effect waarneembaar in buurten met een betaald-parkerenregeling. In de periode 2009 – 2012 is in totaal in die buurten het bezit van tweede en volgende auto's met ongeveer 900 gedaald. Geen duidelijk verband is waargenomen tussen parkeerdruk en het autobezit: ruimtegebrek is geen reden om af te zien van een tweede en volgende auto, een duurdere vergunning is dat wel.

Invoering van betaald parkeren heeft in de regel een 'kraageffect': in de onmiddellijke nabijheid van een betaald-parkerengebied is sprake van verhoogde parkeerdruk, door mensen die niet willen of kunnen betalen voor parkeren. Den Haag heeft een aparte regeling voor betaald parkeren ontwikkeld die het kraageffect moet tegengaan. Het betreft een tijdelijke invoering van betaald parkeren tegen een apart tarief en op beperkte uren.

In de buurt Oud-Leyenburg komen alle problemen, en oplossingen, bij elkaar. Den Haag voegt hier op maaiveld ongeveer 200 parkeerplaatsen toe. Omdat dat niet genoeg is komt er tijdelijk een garage te staan in het gebied met de grootste capaciteitsproblemen. Daarmee kunnen de noodzakelijke rioleringswerkzaamheden in deze buurt sneller worden afgerond en kan eerder betaald parkeren worden ingevoerd.

Parkeerproblemen in woonwijken kunnen hardnekkige, complexe en veelzijdige vraagstukken zijn die een robuuste, wijkgerichte aanpak vereisen. Het Haagse betaald parkeerstelsel is een belangrijk en slagvaardig deel van het totaalpakket, waarvoor het Parkeerkader de grote lijnen heeft uitgezet.

## **1. Inleiding**

### *1.1 Wat staat centraal?*

Den Haag maakt meters met de oplossing van parkeerproblemen in woongebieden. Het is één van de belangrijkste uitvloeisels van het Haagse parkeerbeleid, zoals vastgelegd in het in 2009 verschenen 'Parkeerkader Den Haag 2010 – 2020: Blik in de Toekomst'. In 2011 zijn we in de paper voor het CVS ingegaan op deze geïntegreerde beleids-systematiek, waarin samenhang tussen verschillende maatregelen centraal staat (De Leeuw, Nuijten en Postma, 2011). Hiermee probeert de stad grip te krijgen op uiteenlopende parkeerproblemen.

Deze paper is een vervolg hierop. Het gaat verder in op de Haagse aanpak van de parkeerproblemen, door in te zoomen op de uitvoering van het parkeerbeleid en de effecten van dat beleid voor woonbuurten in de periode van 2009 tot 2012. Zowel positieve als negatieve effecten van het beleid worden behandeld. Op basis van onderzoeken naar de effecten van de verschillende beleidsmaatregelen worden effecten beschouwd, ten behoeve van het toekomstige beleid en mogelijke maatregelen in Den Haag. De beschreven aanpak en effecten kunnen ook van waarde zijn voor andere Nederlandse en Belgische steden.

### *1.2 Leeswijzer*

In hoofdstuk 2 wordt de aanpak van Den Haag in woongebieden verder toegelicht. De hoofdlijnen van het parkeerbeleid worden geschetst. Verder gaan we in op het meten en analyseren van de parkeerdruk op straat en de overwegingen van mogelijke maatregelen, bijvoorbeeld een betaald-parkerenregeling.

Hoofdstuk 3 behandelt de positieve en negatieve effecten van het uitgevoerde beleid op de parkeerdruk. Daarbij komt onder andere het effect van de tarifiering van de parkeervergunningen op het autobezit aan de orde, maar ook negatieve effecten in buurten zonder betaald parkeren, als in naastgelegen buurt betaald parkeren wordt ingevoerd.

Hoofdstuk 4 is een case-study van de woonbuurt Oud-Leyenburg in Stadsdeel Escamp. Aan de hand hiervan wordt de aanpak van parkeerproblemen in Den Haag geïllustreerd.

Hoofdstuk 5 is een korte beschouwing van het geheel van ingeslagen beleid en effecten van de maatregelen, en werpt een blik op de toekomst. De paper wordt besloten met een literatuuropgave.

## **2. De Haagse aanpak van parkeerproblemen in probleemgebieden**

Sinds het vaststellen van het Parkeerkader in december 2009 is de Haagse aanpak eenduidiger voor beleidsuitvoerders en transparanter voor bewoners, ondernemers en ontwikkelaars.

Op basis van het Parkeerkader wordt het parkeren in woongebieden in Den Haag gereguleerd via vijf keuzes/uitgangspunten:

1. Bij (ver)bouwontwikkelingen moeten ontwikkelaars zorgen voor voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Om te bepalen wat 'voldoende' is, zijn er realistische parkeernormen die aansluiten bij gangbare gedragspatronen van burgers en bij de kenmerken van projecten en locaties. Eén en ander is vastgelegd in de Nota Parkeernormen (2011).
2. Den Haag wil een efficiënt gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit. Voor auto's die op eigen terrein kunnen staan, is een parkeervergunning niet langer vanzelfsprekend. Dit beleid geldt ook voor bedrijven.
3. Op basis van een parkeermonitor wordt inzichtelijk welke buurten al met een parkeerprobleem kampen.
4. In bestaande gebieden leidt de gemeente de noodzaak tot ingrijpen af uit de gemeten parkeerdruk op straat; de gemeente komt in actie als de parkeerdruk in een gebied boven de 90% uitstijgt. In gebieden met structureel een te hoge parkeerdruk zet de gemeente in op het toevoegen van parkeerplaatsen. Voorwaarde is wel dat de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de openbare ruimte door de toevoeging van parkeerplaatsen niet verder onder druk komen te staan. Om deze reden maakt ook inpandig parkeren deel uit van de mogelijke oplossingen. Het project P2500 is in de paper van vorig jaar beschreven.
5. Het parkeerbeleid is uniform, maar biedt ruimte voor maatwerk. Uniform beleid voorkomt een lappendeken aan maatregelen en waarborgt de effectiviteit van het beleid en de begrijpelijkheid van de in te zetten parkeermaatregelen voor gebruikers.

### *2.1 Parkeerdruk op straat*

Voor woongebieden staat centraal dat de gemeente in actie komt wanneer in een buurt de parkeerdruk op straat boven de 90% komt. De gedachte hierachter is dat minimaal voor elke auto een plaats beschikbaar is. Zo blijft een frictiecapaciteit over teneinde bezoekende auto's te kunnen herbergen en de parkeerzoektijd te beperken. Bij een parkeerdruk boven de 90% wordt het lastig om een parkeerplek te vinden en ontstaat meer zoekverkeer. Voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de buurten in Den Haag wordt daarom gestreefd naar een parkeerdruk op straat van lager dan 90%.

De parkeerdruk is het getelde aantal in de openbare ruimte geparkeerde auto's, gedeeld door de beschikbare, legale parkeercapaciteit. Het gaat daarbij om de getelde parkeerdruk op het maatgevende moment: voor woonbuurten doorgaans de nacht. Voor winkelgebieden en buurten met veel kantoren en bedrijven ligt dat moment meestal overdag. Als voor een buurt niet duidelijk is wanneer zich de hoogste parkeerdruk voordoet, wordt op verschillende momenten en dagen van de week het aantal geparkeerde auto's geteld.

### *2.2 Parkeerdruk op basis van autobezit*

In buurten waar getelde parkeerdruk hoger dan 90% is, wordt een analyse naar de oorzaak hiervan uitgevoerd. Het autobezit speelt daarbij een belangrijke rol.

Op basis van het geregistreerde autobezit in een buurt berekent de gemeente of er voldoende parkeercapaciteit aanwezig is voor het autobezit. Dat autobezit wordt gedeeld door de totaal aanwezige parkeercapaciteit. In detail wordt als volgt gerekend:

- Autobezit: er wordt uitgegaan van het geregistreerde autobezit van de bewoners, zoals bekend bij de RDW. Het autobezitcijfer wordt opgehoogd met 10% om leaseauto's toe te voegen aan het wagenpark van de bewoners. Leaseauto's staan op een ander adres (vaak buiten Den Haag) geregistreerd. Uit een stadsenquête in 2009 bleek gemiddeld 10% van de huishoudens over een leaseauto te beschikken. Per buurt zal dit percentage enigszins fluctueren, maar aangezien het percentage niet eenvoudig op buurtniveau te bepalen is, wordt gerekend met het gemiddelde van de stad.
- De gemeente Den Haag wil dat ook alle aanwezige parkeerplaatsen op eigen terrein zo goed mogelijk worden gebruikt. Het gaat dan om parkeren in de open lucht op eigen erf, parkeren in aanpalende garageboxen maar ook parkeren in garages in of onder appartementencomplexen.
- Het opgehoogde autobezit wordt gedeeld door het totaal aantal aanwezige parkeerplaatsen in een buurt. Als het resultaat boven 0,9 ligt, wordt berekend hoeveel parkeerplaatsen de buurt te kort komt voor een parkeerdruk van 90%. Het opgehoogde autobezit wordt daarvoor gedeeld door 0,9. Dit resulteert in het totaal benodigde aantal parkeerplaatsen. Het verschil tussen het totaal benodigde en het aantal aanwezige legale parkeerplaatsen vormt de parkeeropgave.

Centraal staat dat, als de bestaande totale capaciteit (op straat met medeneming van de capaciteit op eigen terrein) ontoereikend is om op 90% te komen, toevoegen van capaciteit moet worden overwogen. Als dat niet het geval is dan volstaat invoering van betaald parkeren: de oorzaak van de hoge parkeerdruk op straat ligt dan niet in het autobezit van de bewoners.

**Analyse methoden op basis van autobezit**

*De gemeente Den Haag heeft sinds 2009 haar autobezitgegevens in een geografisch informatiesysteem gekoppeld aan adrespunten en aggregeert die gegevens op bouwblokniveau. Ook andere statische gegevens over huishoudens zijn geaggregeerd op bouwblokniveau. Ruimtelijke analyses zijn hierdoor op een hoog detailniveau te maken. Deze gegevens worden gebruikt om meer inzicht te krijgen in de oorzaak van een hoge parkeerdruk in een buurt. De autobezitgegevens kunnen op wegvakniveau gekoppeld worden aan de getelde parkeerplaatsen. Met een kleurindeling kan dan zeer duidelijk aangegeven worden waar de druk het hoogst is. Daar kan vervolgens op een redelijke loopafstand naar oplossingen worden gezocht.*

### 2.3. Parkeermaatregelen in woongebieden

#### *Parkeerplaatsen toevoegen*

In de paper van 2011 (Parkeren in Den Haag: Blik in de toekomst) is de aanpak van het toevoegen van parkeerplaatsen in buurten met een groot tekort aan parkeercapaciteit uitvoerig beschreven. Kortweg verwijzen we naar die tekst voor een verdere uitleg van deze aanpak, en naar hoofdstuk 4 van deze paper hoe in een Haagse woonbuurt in het kader van het programma P2500 extra parkeerplaatsen worden toegevoegd.

#### *Invoeren betaald parkeren*

Met invoering van betaald parkeren met bewonersvergunningen is het mogelijk om de beschikbare parkeerruimte voor te behouden aan de primaire doelgroep in

woongebieden: de bewoners. Bezoekers worden meer geprikkeld een keuze te maken tussen de auto of een ander vervoermiddel. Hierdoor verbetert de beschikbaarheid van parkeerplaatsen en wordt het zoekverkeer beperkt. Daarnaast wordt het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein gestimuleerd. De invoering van betaald parkeren heeft ook een positief effect op de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte. Of, waar en wanneer invoering van betaald parkeren met een vergunningenregeling plaatsvindt, hangt af van een aantal factoren. Zoals gezegd komen gebieden met een parkeerdruk boven de 90% in aanmerking voor betaald parkeren. Voorwaarde is dat er onder belanghebbenden sprake is van enig draagvlak. Betaald parkeren wordt alleen ingevoerd wanneer het beoogde resultaat ook het gewenste effect oplevert: een positieve bijdrage aan de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid.

Omdat invoering van betaald parkeren op straatniveau leidt tot uitwijk naar achterliggende straten, richt het parkeerbeleid van Den Haag zich voornamelijk op het wijkniveau. Vergunninghouders hebben zo evenwel een groter vergunningengebied om te kunnen parkeren. De grenzen van de vergunningengebieden worden hierbij merendeels bepaald door natuurlijke barrières zoals middenbermen, kades, brede verkeersaders e.d. Invoering van betaald parkeren met vergunningenregeling is geen instrument om enkel inkomsten te genereren.

#### *Uitwijkeffect*

De invoering van betaald parkeren leidt in de regel tot een verlaagde parkeerdruk in het betreffende vergunningengebied. Helaas heeft een invoering ook meestal een neveneffect op de aangrenzende straten van het betaald-parkerengebied waar gratis geparkeerd kan worden. De in de 'parkeerkraag' ontstane verhoogde parkeerdruk veroorzaakt door uitwijkende parkeerders wordt ook wel 'waterbedeffect' genoemd. Meestal vlakt deze parkeerdruk enige weken na de invoering af. Echter, in sommige gevallen treden er in de aangrenzende gebieden permanent parkeerproblemen op. Wanneer het negatieve uitwijkeffect op grensniveau zich uitbreidt naar parkeeroverlast op buurtniveau, vraagt dit om extra maatregelen. Een invoering van betaald parkeren in deze buurt(en) met een eigen vergunningenregeling kan een oplossing zijn, maar wordt wel vaak het verplaatsen van een probleem genoemd. Voorstanders stellen voor in de gehele stad betaald parkeren in te voeren, maar bestuurlijk is de lijn dat er alleen in buurten met een parkeerdruk boven de 90% betaald parkeren wordt ingevoerd. Omdat belanghebbenden uit aangrenzende buurten een hoge parkeerdruk en parkeeroverlast in hun buurt ervaren, terwijl dit in het aangrenzende vergunningengebied met betaald parkeren niet meer het geval is, is er vrijwel altijd sprake van draagvlak voor een invoering.

Ook in de parkeerkraag geldt dat als het autobezit hoger is dan het aantal parkeerplaatsen, invoering van betaald parkeren geen haalbare optie is. In dat geval kan een tijdelijke 'Kraagregeling' een alternatief zijn (zie tekstblok). Een voorwaarde is dan dat het gebied te maken heeft met uitwijkverkeer van twee verschillende betaald-parkerengebieden. In dat geval is het parkeerprobleem zo hardnekkig dat dit het parkeren van bewoners in hun eigen omgeving onmogelijk maakt. Wanneer de aanwezige parkeercapaciteit voldoende is uitgebreid, wordt deze tijdelijke regeling omgezet naar een reguliere parkeerregeling. Dit is momenteel (september 2012) het geval in een deel van de Heesterbuurt.

**Kraagregeling**

*De kraagregeling is altijd tijdelijk. De essentie is dat gedurende een aantal uren per dag wijkvreemd verkeer in het gebied geweerd wordt. Door de uren strategisch te kiezen, in relatie tot de werkingstijden van de aanliggende regelingen, worden wijkvreemde parkeerders afgeremd om na hun werk hun auto in dit gebied te parkeren. In de loop van de avond is dit wel weer mogelijk, maar dan zijn ook de weer de meeste eigen bewoners thuis en in de gelegenheid geweest de auto te parkeren. De regeling bestaat uit betaald parkeren met lage vergunningstarieven en geen differentiatie voor de tweede auto. Het straattarief is gelijk aan het tarief van het aangrenzende vergunningengebied en er geldt voor bezoekers een maximum parkeerduur van een uur.*

#### 2.4. Tariefdifferentiatie betaald parkeren

Den Haag kent sinds 2010 gedifferentieerde tarieven voor bewonersvergunningen voor betaald-parkerengebieden. Om bezitters van meerdere auto's te prikkelen na te denken over alternatieven voor het parkeren van hun auto's op straat, hanteert zij per 2010 een gesplitst tarief voor de bewonersparkeervergunningen. Voor elk eerste voertuig geldt een laag tarief van 3 euro per maand (in 2012). De prijs voor de tweede en volgende auto is 35 euro per maand (in 2012). Deze tariefdifferentiatie geldt voor alle betaald-parkerengebieden van Den Haag. Dat systeem wijkt af van het voorgaande tarievenstelsel. Hierbij werd geen onderscheid gemaakt in het tarief voor de eerste auto en de volgende auto's, maar was het tarief afhankelijk van de werkingstijden van betaald parkeren per gebied.

De tarieven (3 en 35 euro per maand) zijn zo gekozen dat de opbrengsten van de parkeervergunningen zoveel mogelijk kostendekkend zijn. De kosten van de eerste vergunning zijn zo laag mogelijk gehouden, met nog een acceptabel tarief voor de tweede en volgende vergunning. Kosten zoals de inzet van parkeercontroleurs, de automaten en het beheer van het parkeerareaal zijn in het vergunningentarief verrekend.

Opgemerkt moet worden dat bij de uitgifte van parkeervergunningen, het aantal te verkrijgen vergunningen niet gebonden is aan een maximum. Wel geldt dat wanneer een aanvrager van een parkeervergunning beschikt over één of meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein (POET), deze eerst gebruikt dienen te worden en de aanvrager niet in aanmerking komt voor een parkeervergunning op straat.

### 3. Effecten van de aanpak

In volgende paragrafen worden de effecten van betaald parkeren beschreven.

#### 3.1. Verlaging parkeerdruk (evaluatie)

Standaard vindt een evaluatie van een ingevoerde parkeerregeling plaats ongeveer een jaar na invoering van de regeling. Daarna worden de parkeerregelingen in Den Haag periodiek, ongeveer eens in de vijf jaar, geëvalueerd. In de evaluaties wordt gezien of de parkeerregeling voldoet aan de gestelde doelen of dat aanpassingen wenselijk zijn. Voor de evaluatie van de parkeerregelingen maakt de gemeente Den Haag gebruik van parkeertellingen op verschillende tijdstippen en dagen. Daarnaast doet de gemeente enquêteonderzoek onder belanghebbenden.

In tabel 1 is het effect te zien van de invoering van betaald parkeren op de parkeerdruk. Daarbij is de parkeerdruk gemeten vóór de invoering en een jaar na de invoering.

**Tabel 1:** effect invoering betaald parkeren op de parkeerdruk in de avonduren en de nacht

Betaald-parkerengebied	Parkeerdruk voor	Parkeerdruk na	Vershil
Regentessekwartier en Duinoord	98%	83%	-15%
Rustenburg-Oostbroek	95%	83%	-12%
Heesterbuurt-Noord *	95%	89%	-6%
Schilderswijk	93%	79%	-14%
Valkenboskwartier	107%	80%	-27%
Mient tot Volendamlaan	88%	80%	-8%

\* Kraagregeling

### 3.2. Uitwijk-effect betaald parkeren

Dat de invoering van betaald parkeren gepaard gaat met een hogere parkeerdruk in de randgebieden, blijkt uit enkele cijfers van evaluaties naar Haagse parkeerregelingen. De evaluaties zijn gehouden in 2010 en 2011.

**Tabel 2:** verschil in parkeerdruk tussen betaald-parkerengebied en naastgelegen kraag

Betaald-parkerengebied	Kraaggebied	Werkings-tijd bp-regeling	Parkeerdruk in bp-gebied	Parkeerdruk in kraag
Bezuidenhout-Oost (deel 1)	Bezuidenhout-Oost (deel 2)	09:00 - 14:00	57%	91%
Rustenburg-Oostbroek	Oud-Leyenburg	18:00 - 24:00	83%	117%
Valkenboskwartier	Bomenbuurt	18:00 - 24:00	80%	103%
Regentessekw. en Duinoord	Duinoord-Noord	18:00 - 24:00	83%	100%

Geconcludeerd kan worden dat het kraageffect kan leiden tot significant hogere parkeerdruk, en in sommige gebieden tot ernstige parkeerproblemen. De eerste maanden na het invoeren van een betaald-parkerenregeling ontvangt de gemeente vaak veel klachten over de snel gestegen parkeerdruk in het kraaggebied. De kraagregeling kan soelaas bieden in de ergste gevallen. Duidelijk is wel dat het de moeite loont om bij de begrenzing van betaald-parkerengebieden rekening te houden met het 'kraageffect'. Door betaald parkeren te begrenzen langs 'natuurlijke' barrières zoals spoorlijnen of water wordt het 'kraageffect' al bij voorbaat zoveel mogelijk voorkomen.

### 3.3. Effecten op autobezit

#### Analyse autobezit

Vanaf 2009 legt de gemeente Den Haag op een structurele wijze het autobezit op buurtniveau vast. Het autobezit wordt in diverse vormen gepresenteerd:

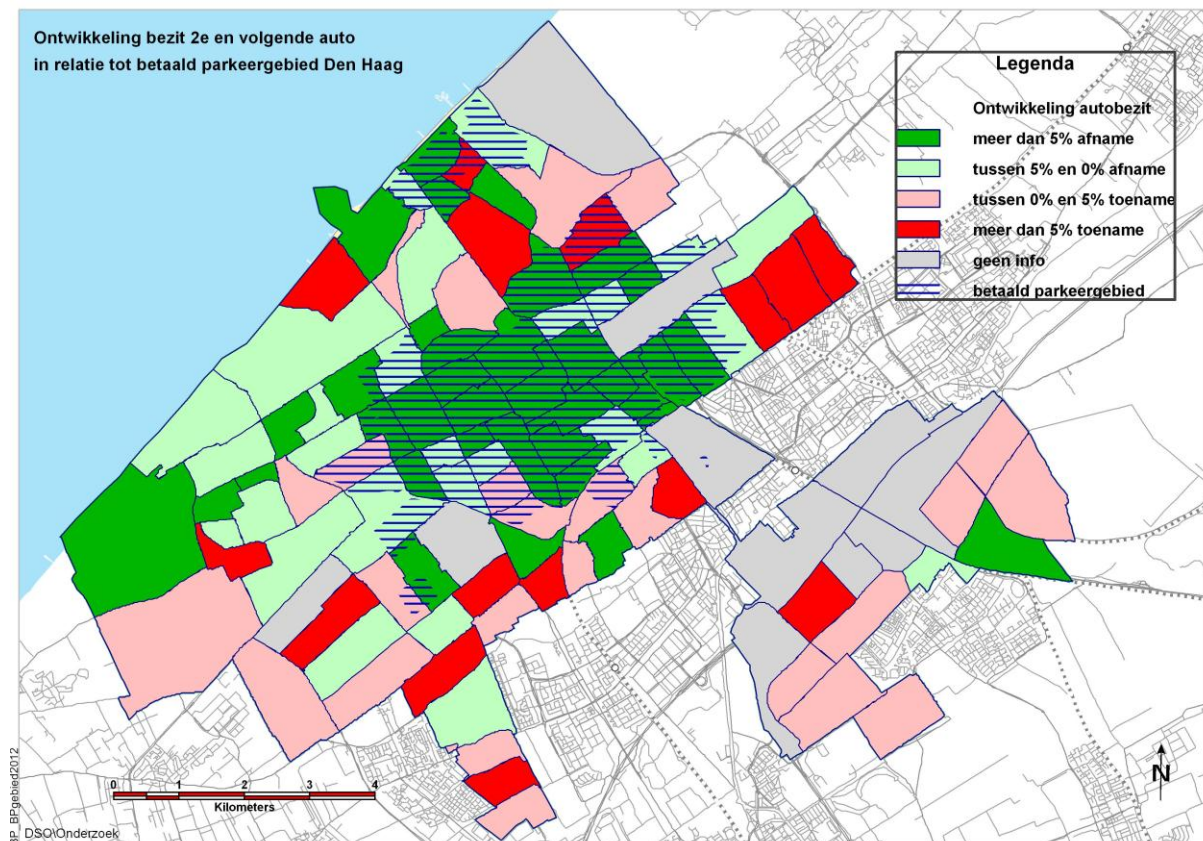
- het totale autobezit per buurt;
- het gemiddelde autobezit per woning;
- het aantal woningen zonder auto, met één auto, met twee auto's, etc.

Effecten zijn bestudeerd op buurtniveau voor de jaren 2009, 2010, 2011 en 2012. De gemeente is niet in het bezit van de gedetailleerde gegevens van het leaseauto-gebruik. De effecten op het gebruik van leaseauto's zijn om die reden niet meegenomen in deze paper.



### Effect tariefwijziging betaald parkeren

Door middel van een geografisch informatiesysteem (GIS) zijn die effecten in beeld gebracht. Het effect van de tariefwijziging van parkeervergunningen in 2010 is het meest duidelijk, zie onderstaand kaartje. De introductie van een hoger tarief voor een parkeervergunning voor de tweede en volgende auto heeft in betaald-parkerengebieden geleid tot een afname van het bezit van tweede en volgende auto's. In totaal gaat het om een afname van bijna 900 auto's. Dit effect is in beeld gebracht door van 2009 tot 2012 de verhouding tussen het aantal woningen met één auto te vergelijken met het aantal woningen met meer dan één auto. Hiermee is de groei van het aantal woningen niet vervuילend in de groei of afname van het aantal eerste, tweede en volgende auto's. De analyse toonde tevens aan dat betaald parkeren in Den Haag geen effect heeft op het 'eerste autobezit'. Het bezit van eerste auto's is in de betaald-parkerengebieden toegenomen met ongeveer 1600 auto's. Het lage tarief van 3 euro per maand leidt niet tot een heroverweging van het bezit bij huishoudens met één auto, en houdt bewoners blijkbaar niet tegen om een auto aan te schaffen.



Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling weer van het aantal woningen zonder, met één auto, met twee auto's, met drie auto's en met vier en meer auto's, tussen 2009 en 2012. Daarbij is de gemiddelde groei of afname berekend van de buurten met betaald parkeren en de buurten zonder betaald parkeren.

**Tabel 3:** Gemiddelde groei/afname van woningen met 0, 1, 2, 3, 4 of meer auto's tussen 2009 - 2012

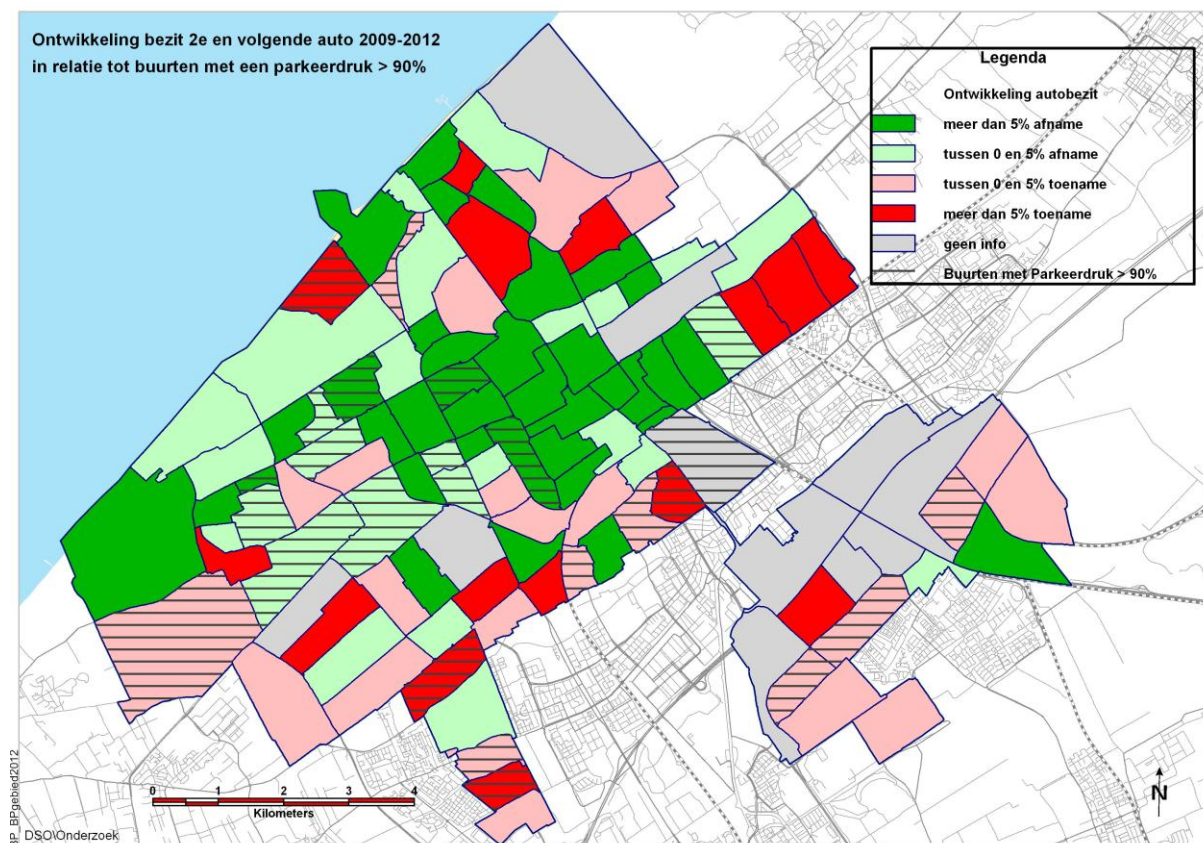
Buurten	0 auto's	1 auto	2 auto's	3 auto's	4 of meer auto's
Buurten <b>met</b> betaald parkeren	2%	5%	-7%	7%	-14%
Buurten <b>zonder</b> betaald parkeren	0%	3%	5%	11%	6%

Hiermee wordt duidelijk dat in de 43 buurten waar een betaald-parkerenregeling geldt het aantal woningen met twee auto's en met vier of meer auto's zijn afgenomen, terwijl in de buurten zonder een betaald-parkerenregeling het aantal woningen met twee of meer auto's juist is toegenomen. Gemiddeld is in de buurten met betaald parkeren het aantal woningen met drie auto's wel toegenomen, maar dit is het effect van de afname van het aantal woningen met vier of meer auto's.

De tariefwijziging van ongeveer 10 euro naar 35 euro per maand voor de tweede en volgende auto heeft een duidelijk effect gehad op het bezit van tweede en volgende auto's. Vóór de tariefwijziging was de parkeervergunning voor een tweede en volgende auto even hoog als het tarief van de eerste vergunning. Blijkbaar zijn bewoners wel bereid om 20 euro (10 + 10) per maand, maar niet 38 euro (3 + 35) per maand te betalen voor twee auto's. De prijselasticiteit van parkeervergunningen komt hiermee duidelijk naar voren. De economische crisis van afgelopen jaren kan een deel van het effect verklaren. Het extra beprijzen van tweede en volgende auto's heeft echter tot een duidelijk aantoonbaar effect op het bezit van meerdere auto's geleid.

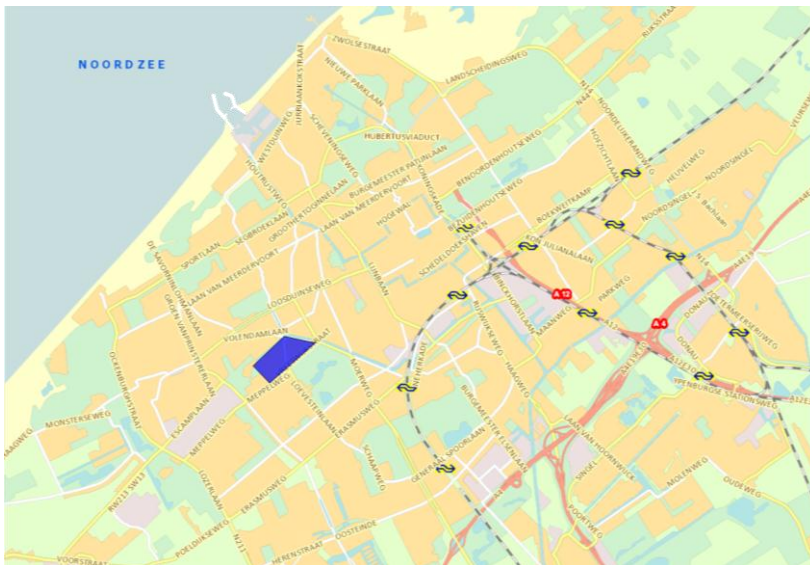
#### *Effect parkeerdruk op autobezit*

Het effect van een hoge parkeerdruk op het autobezit is ook onderzocht. Op een gelijke manier als bij het effect van betaald parkeren, is onderzocht of in de buurten waar de parkeerdruk boven de 90% ligt, het autobezit tussen 2009 en 2012 is gedaald. Uit deze analyse bleek dat er geen duidelijk verband bestaat tussen het autobezit en de parkeerdruk. Blijkbaar is een hoge parkeerdruk geen reden om het (eerste of volgende) autobezit te heroverwegen. Vaak is de parkeerdruk ook langzaam toegenomen in de jaren, waardoor men gewend is geraakt aan de slechte parkeeromstandigheden.



#### 4. Case Oud-Leyenburg

Oud-Leyenburg is het gebied tussen de Veenendaalkade, de Soestdijksekade, de Vreeswijkstraat en de Leyweg (zie onderstaand kaartje). Het is een woonwijk met veel etagebouw en kleine eengezinswoningen, die voor het grootste deel is gebouwd in de jaren 40 van de 20<sup>e</sup> eeuw. Het is overwegend een woonwijk, met verder nog enkele scholen, wat kleinschalige detailhandel, een sportaccommodatie en een kerkgebouw. In dit gebied is nog geen betaald parkeren ingevoerd.



De parkeerproblemen in Oud-Leyenburg behoren tot de ernstigste van de stad. Zoals in de andere buurten komt dit grotendeels door de toename van autobezit en -gebruik. In Leyenburg wordt het echter in hoge mate verergerd door een aantal specifieke kenmerken:

- De wijk kent een verouderde inrichting van de straten. Veel woonstraten zijn uitgevoerd als zogenaamde 2-5-2 straten met 2 meter stoep, 5 meter rijbaan (inclusief ruimte voor één parkeerstrook) en weer 2 meter stoep aan de andere zijde. Omdat het autobezit sinds de bouw van de wijk sterk is gegroeid is één parkeerstrook per straat onvoldoende. In de regel wordt er daarom veel met twee wielen op de stoep geparkeerd, zodat een smalle stoep overblijft en een rijloper van een meter of 3. Dit is zeer algemeen geworden, maar is officieel niet toegestaan (wild- of foutparkeren).
- In de aangrenzende gebieden zijn een aantal betaald-parkerenregelingen ingevoerd. Het betreft het gebied Rustenburg-Oostbroek waar al sinds 2007 betaald parkeren geldt. Aan de noordwestzijde van Oud-Leyenburg ligt het gebied Mient-Volendamlaan waar sinds eind 2008 betaald parkeren geldt. Als laatste ligt aan de overzijde van de Leyweg het Haga Ziekenhuis, locatie Leyenburg waar ook al geruime tijd betaald moet worden.

Het gecombineerde effect van deze twee parkeerkenmerken geeft aanzienlijke parkeerproblemen. Voor de bewoners is dit in de afgelopen jaren een grote ergernis geworden. Ook zijn er verwante problemen rond leefbaarheid en verkeersveiligheid (in het bijzonder oversteekbaarheid en overzichtelijkheid). In sommige gevallen ontstaan bovendien bereikbaarheidsproblemen voor de nood- en hulpdiensten. De afgelopen jaren

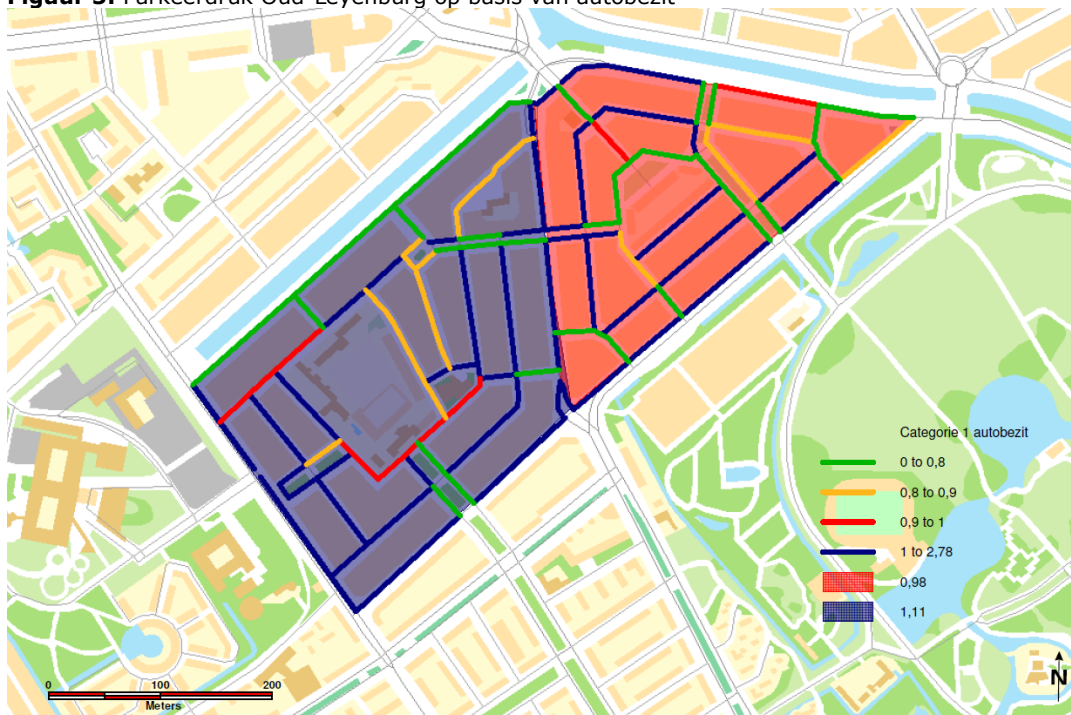
is beperkt parkeercapaciteit toegevoegd, maar dit geeft te weinig soelaas, mede door het wildparkeren. Tellingen op straat in 2011 zijn grafisch weergegeven in onderstaand parkeerdrukkaartje.

**Figuur 4:** Getelde parkeerdruk Oud-Leyenburg



In het volgende parkeerdrukkaartje is het autobezit per bouwblok gecombineerd met de capaciteitsgegevens, uitgaand van legale parkeercapaciteit. In de meeste straten is sprake van hoge of zeer hoge parkeerdruk, en alleen in straten met slechts aan één zijde woonbebouwing, of aan de rand van de wijk, is het beeld anders. Op gebiedsniveau ligt de parkeerdruk boven de 100%, door het wildparkeren.

**Figuur 5:** Parkeerdruk Oud-Leyenburg op basis van autobezit



In het onderste kaartje ontstaat een beeld met twee deelgebieden:

- In het paarse gebied (de vierhoek) zijn de parkeerproblemen het grootst; in vergelijking met het eigen autobezit is er een groot capaciteitsprobleem.
- In het oranje gebied (de driehoek) is het parkeerprobleem, gemiddeld genomen, minder groot. Het eigen autobezit speelt hier een beperktere rol, en het probleem wordt kennelijk meer veroorzaakt door wijkvreemd parkeren. Dit is consistent met de ligging ten opzichte van Nieuw-Leyenburg en Rustenburg-Oostbroek. Dit wordt onderschreven door kentekentellingen die zijn uitgevoerd: in het driehoekige gedeelte wordt tot wel 40% wijkvreemd geparkeerd. Daarom wordt verwacht dat in dit gebied invoering van betaald parkeren meer probleemoplossend effect zal hebben.

Als onderdeel van het P2500-programma wordt in 2013 gestart met het herinrichten van een vijftal straten, in samenloop met een integrale rioleringsvernieuwing. Dit levert ongeveer 200 parkeerplaatsen op. Dit levert echter onvoldoende winst op voor het oplossen van de problemen (500 plaatsen). Daarom is besloten tot de realisatie van een tijdelijke parkeergarage aan de Nieuwersluisstraat. Door het vrijkomen van een schoolgebouw is de mogelijkheid ontstaan om op deze plek een tijdelijke (5 jaar) parkeergarage van 215 parkeerplaatsen en 50 plekken voor de fiets te realiseren. In afwachting van een definitieve oplossing van het parkeerprobleem wordt tegemoet gekomen aan de wens van de bewoners voor meer parkeerplekken, op korte termijn. Bovendien kan de vernieuwing van de riolering sneller worden uitgevoerd, en de straten kunnen sneller heringericht worden. Op deze wijze wordt werk met werk gemaakt.

Tijdelijke gebouwde parkeerruimte is al langer gemeengoed in het bezoekersparkeren. Er zijn diverse modulaire concepten op de markt. Bovendien is er het grote voordeel van de minder stringente vergunningsvoorwaarden om een dergelijke garage te realiseren. Uiteindelijk kan de garage worden gedemonteerd en elders weer worden geplaatst. De garage zal in de uitvoeringsperiode van de rioleringsvervanging gratis zijn voor de bewoners van de straten die worden opgebroken. Na de werkzaamheden blijft de garage enkele jaren staan, maar dan komt er waarschijnlijk een voor Den Haag regulier tarief van ongeveer 40 euro per maand.

Tevens is het voornemen om in deze periode betaald parkeren in te voeren, ook al zijn tegen die tijd nog niet alle benodigde 500 plaatsen gerealiseerd. Praktijkervaringen in Den Haag en elders tonen namelijk aan dat stallinggarages in woonwijken het niet goed doen als er geen betaald parkeren geldt. De gemeente wil het effect van de garage, in combinatie met betaald parkeren, afwachten en monitoren. In de tussentijd wordt er in samenspraak met bewonersorganisaties nog gekeken naar andere opties op straat, waar de loopafstand tot de garage te lang is. Bij garages is het centrale uitgangspunt dat niet wordt gebouwd voor de leegstand. Voorts wordt afgewogen wat voor definitieve ontwikkeling in plaats zal komen van de tijdelijke garage, en hoeveel parkeerplaatsen voor omwonenden er moeten komen.

## 5. Slotbeschouwing

Het Haagse parkeerbeleid in woonwijken is bedoeld om het parkeerbeeld in goede banen te leiden, zonder in te grijpen in de persoonlijke levenssfeer van de Hagenaar. De auto, en parkeren ervan in de nabijheid van de woning hoort zodanig bij de levensstijl van de hedendaagse Haagse mobilist, dat getracht wordt dit bij één auto zonder veel financiële consequenties te laten. Bij twee of meer auto's ligt dit anders: de tweede (en elke volgende) vergunning is flink duurder. De schaarste in de openbare ruimte wordt doorbelast aan de parkeerder. Verder is het hoge tarief nodig om de beperkte inkomsten uit de eerste vergunning aan te vullen: anders is het stelsel niet kostendekkend.

De gemeente Den Haag vindt een parkeerdruk van 90% aanvaardbaar. Als onvoldoende parkeercapaciteit aanwezig is ten opzichte van het autobezit, kiezen we voor het creëren van extra parkeerplaatsen. In vijf buurten is inmiddels gestart met het toevoegen van parkeerplaatsen. De gemeente neemt de kosten daarvan voor haar rekening. De investeringen worden betaald uit de inkomsten van betaald parkeren (vooral parkeerinkomsten van bezoekers van het centrum en Scheveningen). Het is de vraag of dit in de toekomst haalbaar blijft. Het autobezit lijkt de komende jaren nog te blijven groeien in Den Haag. Vooral als in de openbare ruimte geen plek meer is voor extra parkeerplaatsen, nemen de kosten van het creëren van parkeercapaciteit sterk toe. Een verdergaande doorberekening van die kosten aan de gebruikers is dan bijna onontkoombaar.

Na enkele jaren met het gedifferentieerde tarief kunnen de eerste conclusies worden getrokken over het effect op het autobezit. Zoals verwacht is er geen aantoonbaar effect op het eerste autobezit. De conclusie kan wel worden getrokken dat de laaggeprijsde eerste vergunning betaald parkeren in hoge mate aanvaardbaar heeft kunnen maken voor de Hagenaars: 'vervelend, betaald parkeren, maar duur is het niet, en als ik in mijn eigen straat of wijk makkelijker kan parkeren dan moet het maar.' Dit verhoogde draagvlak maakt het voor de gemeente makkelijker om betaald parkeren in te voeren en daarmee effectief de parkeerproblemen op te lossen.

Voor de tweede en volgende auto's is er wel effect. Het tweede autobezit is in de gebieden met betaald parkeren significant afgenomen. Kennelijk zet het tarief mensen aan het denken. Het verhogen van het tarief van de vergunning voor de tweede en volgende auto kan dus als instrument dienen om het autobezit en de 'parkeermarkt' verder te beïnvloeden, wat ook van Ommeren (2012) voorstaat. Alternatieve parkeeropties zoals parkeren in een particuliere garage komen dan steeds meer in beeld bij de eigenaren van meerdere auto's.

Een ander effect van invoeringen van betaald parkeren is het kraageffect. Vaak is dat een tijdelijk effect, omdat een deel van de mensen na verloop van tijd kiest voor een vergunning. Soms is het echter een hardnekkige overlast met een meer permanent karakter. Hierdoor lijkt het middel betaald parkeren voor het kraaggebied erger dan de kwaal; zeker voor bewoners. De 90%-aanpak zorgt daarbij voor een robuuste objectieve manier om te bepalen of er voor de gemeente een noodzaak is tot ingrijpen. Een standaard betaald-parkerenregeling of in het geval van een tekort aan parkeercapaciteit, eerst een tijdelijke kraagregeling, zijn dan oplossingsmogelijkheden.

Het verplaatsen van het parkeerprobleem is hierbij een noodzakelijk kwaad. Hoe groter het gebied met betaald parkeren, hoe ruimer de omtrek: daardoor zijn de capaciteitsproblemen in het kraaggebied minder. Wijken die verder buiten het centrum liggen zijn bovendien doorgaans beter op een hoger autobezit ingericht dan de vooroorlogse wijken in en rond het centrum.

Voor Oud-Leyenburg is duidelijk dat alle zeilen moeten worden bijgezet om de parkeerproblemen afdoende op te lossen. De straten met verouderde profielen worden heringericht zodat de legale capaciteit op peil komt. Er wordt samengewerkt met afdelingen op het gebied van riolering, kwaliteit openbare ruimte en ondergrondse afvalcontainers. Toch blijft er een tekort bestaan in een deelgebied. De tijdelijke garage met aangepaste toegangsregeling kan de nood lenigen, zowel in de periode van werkzaamheden als in de periode daarna. Na de werkzaamheden wordt betaald parkeren ingevoerd. Monitoring zal uitwijzen wat voor maatregelen verder nodig zullen zijn.

Een wijkgericht perspectief is belangrijk om alle uiteenlopende parkeercharacteristieken een plaats te geven in het bestuderen en oplossen van parkeerproblemen. In grote lijnen wordt verwacht dat het areaal betaald parkeren nog wel zal doorgroeien; dat geldt ook voor het autobezit. De Haagse uniforme aanpak van parkeerproblemen in woonbuurten is robuust, maar of de aanpak duurzaam is, zal de toekomst op lange termijn uitwijzen.

## Literatuurlijst

- Evaluaties betaald parkeren: klik op [www.denhaag.nl/home/bewoners/de-gemeente-Den-Haag/Ris/Uitgebreid-zoeken.htm](http://www.denhaag.nl/home/bewoners/de-gemeente-Den-Haag/Ris/Uitgebreid-zoeken.htm) en zoek op 'evaluatie betaald parkeren'.
- Gemeente Den Haag (2009), Nota Parkeerkader Den Haag: Blik in de Toekomst. RIS 168473.
- Gemeente Den Haag (2011), Nota Parkeernormen Den Haag (RV 139). RIS 181571.
- Gemeente Den Haag (2012), Realisering tijdelijke parkeergarage Nieuwersluisstraat – Collegebesluit. RIS 250216
- Gemeente Den Haag (2012), Voortgangsrapportage P2500 juni 2011 – mei 2012. RIS 251364
- Leeuw, K. de, A.P. Nuijten, A.W. Postma (2011), Parkeren in Den Haag: Blik in de toekomst. CVS-Paper 2011, te downloaden via [http://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvs11\\_032.pdf](http://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvs11_032.pdf)
- Ommeren, J. van (2012), Over Falend en Succesvol Parkeerbeleid. Intreerede prof.dr. J.N. van Ommeren, Faculteit der Economische Wetenschappen en Bedrijfskunde, VU Amsterdam.
- [www.denhaag.nl/parkeren](http://www.denhaag.nl/parkeren)