



Datum
9 september 2024

Registratienummer
DSO/10762254
RIS319383

Geamendeerd voorstel van het college inzake Actualisatie Parkeerstrategie 2021 - 2030

Inleiding

Den Haag groeit, we willen de stad leefbaar en bereikbaar houden. Om hierop te sturen en regie te houden op de inrichting van de openbare ruimte en de beschikbaarheid van parkeerplekken, is in 2021 de Parkeerstrategie Den Haag 2021-2030 (RIS308711) vastgesteld. In deze Parkeerstrategie staan parkeermaatregelen, die gefaseerd in 10 jaar worden onderzocht en ontwikkeld, voorbereid en geïmplementeerd. De belangrijkste maatregel daarbij is de invoering van parkeerbelasting, om grip te houden op het parkeren in de openbare ruimte.

Een deel van de maatregelen uit de Parkeerstrategie is inmiddels uitgevoerd (o.a. een nieuwe parkeerverordening en een vergunningenplafond per adres) en een ander deel wordt nog uitgevoerd. De maatregelen die nog uitgevoerd gaan worden staan beschreven in de meegezonden commissiebrief Voortgangsbrief uitvoering Parkeerstrategie 2024 (RIS319386).

De Parkeerstrategie is het kader voor het parkeerbeleid van 2021 tot 2030. Door ontwikkelingen sinds de vaststelling is echter een actualisatie nodig op twee punten, te weten: de invoering van parkeerregulering en de uitgifte van parkeervergunningen. Deze punten worden in dit raadsvoorstel toegelicht. Het raadsvoorstel omvat de volgende onderdelen:

1. de aanleiding van de actualisatie van de Parkeerstrategie 2021-2030;
2. een beschrijving van de maatregelen waarvoor de actualisatie nodig is;
3. een toelichting waarom gereduceerd tarief bij invoering gereguleerd parkeren niet mogelijk is;
4. een beschrijving van de vervolgpprocedure.

1. Aanleiding actualisatie

In de programmabegroting 2023-2026 (RIS313463, pag. 146) is financieel verwerkt dat in bijna heel de stad parkeerregulering wordt ingevoerd, met uitzondering van de wijken Vroondaal, Wateringse Veld en het stadsdeel Leidschenveen/Ypenburg. De verwachte kosten en opbrengsten van deze uitbreidingen zijn structureel verwerkt in de meerjarenbegroting. Beleidsmatig dient deze maatregel nog te worden verwerkt in de Parkeerstrategie. In paragraaf 2a wordt deze actualisatie verder toegelicht.

Daarnaast wordt voorgesteld om vanaf de ingebruikname van het nieuwe parkeervergunningen-systeem geen bewonersvergunningen voor de derde auto meer uit te geven. Met deze maatregel kunnen we inwoners meer kans bieden om hun eerste auto in de buurt van hun woning te parkeren en kan de parkeerdruk verder worden beheerst. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 2b.

Bij de bespreking in de raad van het bestemmingsplan Assumburgweg is gesproken over het voornemen in de toelichting van het raadsvoorstel 'Parkeerstrategie 2021 –2030' (RIS308711) om tijdens de bouwwerkzaamheden in Zuidwest een parkeerregeling in te voeren met een gereduceerd tarief voor parkeervergunningen voor bewoners.

De raad heeft bij de bespreking van de programmabegroting 2024-2027 de motie “Wees een betrouwbare overheid” (RIS317597) aangenomen.

Hierin vraagt de raad om het in het raadsvoorstel genoemde uitgangspunt van een gereduceerd tarief voor bewoners van Zuidwest te implementeren, of duidelijk en voorzien van een juridische onderbouwing te verklaren waarom dit voornemen niet mogelijk is. In de afdoening van deze motie (RIS317597) is aangegeven dat de gevraagde juridische onderbouwing wordt opgenomen in het raadsvoorstel bij de actualisatie van de Parkeerstrategie. Deze onderbouwing is te vinden in paragraaf 3.

De voorgestelde en nog uit te werken parkeermaatregelen, zoals opgenomen in de Voortgangsbrief uitvoering Parkeerstrategie 2024 (RIS319386), passen allemaal binnen de bestaande Parkeerstrategie. Vanuit de uitvoering is er dus geen aanleiding voor een actualisatie van de Parkeerstrategie.

Het college heeft in de brief over de parkeerregeling Den Haag Zuidwest (RIS317162) aangegeven dat door de ingezette beleidslijn om in (vrijwel) de hele stad gereguleerd parkeren in te voeren de Parkeerstrategie (RIS308711), Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen 2022 (RIS316923) en de Regeling parkeerregulering en parkeerbelastingen 2022 (RIS309977) geactualiseerd dienen te worden. De actualisatie van de Parkeerstrategie heeft echter geen gevolgen voor de Verordening. In september wordt daarom alleen de jaarlijkse wijziging van de verordening in verband met de trendmatige verhoging van de tarieven in procedure gebracht. Het aanpassen van de regeling is een collegebevoegdheid en is gepland vóór de ingebruikname van het nieuwe Parkeervergunningensysteem.

2. Actualisatie Parkeerstrategie

Om de Parkeerstrategie in lijn te brengen met de ingezette beleidslijn sinds 2021 en effectiever regie te kunnen voeren op de inrichting van de openbare ruimte en de beschikbaarheid van parkeerplekken in de stad, is het voorstel om de Parkeerstrategie op twee onderdelen aan te passen of aan te scherpen: dat een parkeerdruk van 90% en draagvlak van de buurt geen voorwaarde meer is bij uitbreiding van parkeerregulering en dat bij de ingebruikname van het nieuwe parkeervergunningensysteem geen derde bewonersvergunningen meer worden uitgegeven.

2a. Parkeerregulering

Door invoering van parkeerregulering heeft de gemeente meer grip op de leefbaarheid van de buitenruimte en kunnen bepaalde doelgroepen (zoals forenzen, bezoekers of mensen met de optie voor parkeren op eigen terrein) worden gestimuleerd om op andere plaatsen te parkeren.

Ook is parkeerregulering van belang voor de bouwontwikkelingen in Den Haag. De extra parkeervraag die dit met zich meebrengt kan niet meer opgevangen worden in de buitenruimte. Door middel van parkeerregulering kunnen we ervoor zorgen dat nieuwe bewoners inpandig of op eigen terrein parkeren, omdat ze geen parkeervergunning ontvangen voor het parkeren van hun auto op straat. Zo blijven er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar voor de huidige bewoners.

Daarnaast heeft het invoeren van gereguleerd parkeren invloed op de mogelijkheden tot reductie van de parkeereis, zoals vastgelegd in de Parkeernormennota. In gereguleerde gebieden kan namelijk een hogere reductie worden toegepast bij aanbod van deelmobiliteit dan in niet gereguleerde gebieden, doordat bewoners van deze nieuwbouwplannen geen parkeervergunning voor de openbare ruimte krijgen. Als neveneffect is parkeerregulering dus ook belangrijk voor de woningbouw en voor de transitie naar duurzame mobiliteit.

Kortom, parkeerregulering is nodig vanuit een breed maatschappelijk belang. Door in de Parkeerstrategie op te nemen dat vrijwel in de gehele stad (gefaseerd) gereguleerd parkeren wordt ingevoerd, kan de gemeente de regie voeren op het reguleren van het gebruik van de verschillende parkeermogelijkheden in de stad door alle doelgroepen en kan het waterbedeffect van de invoering van parkeerregulering worden voorkomen. In paragraaf 2.5 van de Parkeerstrategie 2021-2030 was al opgenomen dat betaald parkeren dient te worden ingevoerd in transformatiegebieden en bij grootschalige gebiedsontwikkelingen. Dat geldt dus al voor Zuidwest, Binckhorst en Kijkduin. Voor Erasmusveld-Midden zijn bij de ontwikkeling al afspraken gemaakt over de invoering van gereguleerd parkeren. De aanscherping van de Parkeerstrategie is dan ook vooral van toepassing op ZKD, Loosduinen, Mariahoeve en Marlot.

Met de actualisatie van de Parkeerstrategie wordt de in 2021 ingezette en in de begroting geëffectueerde beleidslijn om in (vrijwel) de hele stad gereguleerd parkeren in te voeren vastgelegd in het geëigende beleidskader. Derhalve is 90% parkeerdruk geen voorwaarde voor invoering van gereguleerd parkeren meer en wordt bij uitbreidingen van parkeerregulering geen draagvlakmeting meer gehouden in het betreffende gebied. De betreffende passages dienen hiervoor uit de Parkeerstrategie geschrapt te worden. Wel worden inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden in een vroeg stadium geïnformeerd en geconsulteerd, als in een gebied gereguleerd parkeren wordt ingevoerd. Dat proces is gericht op goede informatievoorziening over de veranderingen en de voorwaarden van vergunningverlening. En ten aanzien van de venstertijden wordt ook input vanuit het betreffende gebied meegenomen in de keuze. Daarnaast wordt conform het Haagse Akkoord 2023-2026 (RIS316672) bij de invoering van gereguleerd parkeren een pakket van maatregelen aangeboden om bewoners kennis te laten maken met het gebruik van andere vormen van (deel)mobiliteit.

Voorgesteld wordt het volgende in de Parkeerstrategie 2021-2030 als volgt aan te passen:

Op pagina 10 wordt

“In het Haagse parkeerbeleid is maatschappelijke acceptatie en draagvlak altijd belangrijk geweest. Dat komt bijvoorbeeld tot uitdrukking in de lage tarieven voor zowel bewonersvergunningen als het straatparkeren (zie tabel 1.5). Bij de invoering en uitbreiding van parkeerregulering worden steeds draagvlakonderzoeken gehouden. Het nieuwe parkeerbeleid blijft uitgaan van de noodzaak van maatschappelijk draagvlak, maar het stadsbestuur wil bij besluitvorming over parkeren nadrukkelijker zaken als leefkwaliteit en veiligheid meewegen. Dat betekent: ook de stem van de niet-autobezitters op volwaardige wijze mee laten klinken. Als uit de uitslag van een draagvlakonderzoek blijkt dat er op het niveau van de wijk geen meerderheid is voor parkeerregulering, maar in bepaalde straten nadrukkelijk wel, wordt bekeken of invoering op sub-wijkniveau mogelijk is. Als in een gebied waar grootschalige woning-bouw plaats gaat vinden op voorhand vaststaat dat zonder ingrijpen de parkeerbalans op een onacceptabele wijze gaat veranderen, kan besloten worden parkeerregulering in te voeren. Dit geldt ook voor gebieden waar door een zeer hoge parkeerdruk de (verkeers)veiligheid en leefbaarheid in het geding zijn.”

vervangen door:

“Om meer grip te krijgen op de leefbaarheid van de buitenruimte en regie te kunnen voeren op het gebruik van de verschillende parkeermogelijkheden in de stad door de verschillende doelgroepen (zoals forenzen, bezoekers of mensen met de optie voor parkeren op eigen terrein) wordt in (vrijwel) de hele stad gereguleerd parkeren ingevoerd. Hiermee wordt voorkomen dat er een waterbedeffect ontstaat, waarbij parkeerproblemen steeds verschuiven naar de rand van een gebied. Gereguleerd parkeren is tevens belangrijk om bouwontwikkelingen mogelijk te maken. Parkeerregulering is dan ook belangrijk voor de regie op parkeermogelijkheden en doelgroepen, de transitie naar duurzame mobiliteit en voor de woningbouw. De tarieven voor zowel bewonersvergunningen als het straatparkeren blijven relatief laag, vergeleken met andere grote steden (zie tabel 1.5).”

Op pagina 11 wordt

“2. Bij het besluit tot invoering van parkeerregulering wordt gestreefd naar draagvlak in het gebied waar dat wordt ingevoerd, maar staan veiligheid en leefbaarheid voorop.

3. In een gebied waar grootschalige ontwikkelingen gaan plaatsvinden die aanzienlijke negatieve gevolgen zullen hebben voor de parkeerdruk kan, om dit te voorkomen, door het College van B&W besloten worden deze ontwikkeling gepaard te laten gaan met de invoering of uitbreiding van parkeerregulering.”

vervangen door:

“2. In (vrijwel) de hele stad wordt gereguleerd parkeren ingevoerd en alleen als de parkeerdruk daartoe aanleiding geeft, ook in de wijken Vroondaal, Wateringse Veld en het stadsdeel Leidschenveen-Ypenburg.

3. Bij de fasering van het invoeren van parkeerregulering wordt prioriteit gegeven aan de gebieden waar grootschalige ontwikkelingen gaan plaatsvinden, die aanzienlijke negatieve gevolgen zullen hebben voor de parkeerdruk.”

Op pagina 14 wordt verwijderd:

“Een parkeerdruk van 90% is een grens

De praktijk leert dat bij een gemiddelde parkeerdruk van 90% in een buurt de straten meer dan vol zijn. Automobilisten hebben dan moeite met het vinden van een parkeer-plaats. Daarom zal de gemeente bij een gemiddelde parkeerdruk van 90% in een buurt of gebied een vorm van parkeerregulering overwegen, zeker als er signalen zijn dat de leefbaarheid en (verkeers)veiligheid in het geding zijn. Als dit geldt voor wijken die aan een buurgemeente grenzen, wordt voorafgaand aan de introductie van een parkeer-regeling overlegd met deze buurgemeente.

Bij het invoeren van parkeerregulering vindt de gemeente draagvlak belangrijk. De gemeente zal daarom draagvlakonderzoeken blijven uitvoeren. Wel zal de wijze van uitvoering van draagvlakonderzoeken nader worden beschouwd. In het verleden zijn namelijk regelmatig draagvlakonderzoeken zonder gevolg gebleven omdat het gewenste responspercentage niet werd gehaald. Ook zagen we dat in straten waar de parkeerdruk zeer hoog was, er draagvlak aanwezig was voor parkeerregulering, maar dat dit draagvlak ontbrak in andere straten in de wijk waar de parkeerdruk lager was. Per saldo was de uitkomst dat parkeerproblemen niet konden worden aangepakt. Er wordt gezien wat een responspercentage is dat haalbaar is en tevens een representatief beeld van de wensen van de bewoners biedt. Ook zal gezien worden of naar aanleiding van de uitkomsten van draagvlakonderzoeken meer maatwerk oplossingen gevonden kunnen worden.

In de loop van 2021 zal een nieuwe aanpak worden geïntroduceerd voor de afweging over invoering of uitbreiding van parkeerregulering in een buurt of gebied. In die aanpak wordt invulling gegeven aan de rol van draagvlak, parkeerdruk, verkeersveiligheid en leefbaarheid.”

Op pagina 27 wordt

“In gebieden in de stad waar zodanige verdichting wordt voorbereid dat verwacht mag worden dat bij ongewijzigd beleid de openbare ruimte overbelast zal raken door geparkeerde auto's, kan besloten worden parkeerregulering in te voeren.”

vervangen door:

“In gebieden in de stad zonder parkeerregulering, waar zodanige verdichting wordt voorbereid dat verwacht mag worden dat bij ongewijzigd beleid de openbare ruimte overbelast zal raken door geparkeerde auto's, kan besloten worden prioriteit te geven aan de invoering van parkeerregulering.”

2b. Uitgifte vergunningen meer in balans met de schaarse ruimte

De druk op de buitenruimte neemt alsmaar toe. Naast ruimte voor het parkeren van auto's is bijvoorbeeld ook ruimte nodig voor fietsparkeren, groen en speelruimte. Dit college vindt dat die ruimte zo eerlijk mogelijk moet worden verdeeld en dat de geparkeerde auto nu teveel ruimte inneemt, ook in buitenwijken. Het college stelt daarom voor om te stoppen met de uitgifte van derde bewonersvergunningen, net als de overige G4-gemeenten. Met de ingebruikname van het nieuwe parkeervergunningensysteem zullen per verlengingsmoment van het vergunninggebied, alle bewonersvergunningen opnieuw moeten worden aangevraagd. Bewonersvergunningen voor de derde auto worden vanaf dat moment in heel de stad niet meer uitgegeven.

Inwoners die een derde auto nodig hebben, kunnen gebruik maken van andere plekken om te parkeren, bijvoorbeeld door een parkeerplaats te huren in een parkeergarage, of kunnen gebruik maken van het ruime aanbod van deelauto's in de stad.

In de huidige Parkeerstrategie 2021–2030 is opgenomen dat er in gereguleerde gebieden met een parkeerdruk hoger dan 90% een rem wordt gezet op nieuwe vergunningen voor tweede (en volgende) auto's. Hierbij is aangegeven dat er sprake zal zijn van een geleidelijke aanpassing bij instelling van een vergunningenplafond waarbij (terecht) uitgegeven vergunningen niet worden ingetrokken. Het instellen van een vergunningenplafond is echter niet afhankelijk van de parkeerdruk. In elk vergunninggebied wordt een plafond ingesteld, afhankelijk van het aantal openbare parkeerplaatsen in het betreffende vergunninggebied. De parkeerdruk bepaalt vervolgens of dat plafond bereikt wordt of niet.

Voorgesteld wordt om de Parkeerstrategie 2021-2030 als volgt aan te passen:

Op pagina 10 wordt onder Tabel 1.5 toegevoegd:

“NB. Na ingebruikname van het nieuwe parkeervergunningensysteem is ook in Den Haag het aanvragen van een derde bewonersvergunning niet meer mogelijk”

Op pagina 10 wordt

“Bij een parkeerdruk hoger dan 90% worden geen vergunningen voor een tweede of derde auto meer uitgegeven. Door deze maatregelen wordt het voor bewoners interessanter om in parkeergarages te parkeren en gaan zij eerder op zoek naar mobiliteitsalternatieven. Door deze maatregelen wordt het voor bewoners interessanter om in parkeergarages te parkeren en gaan zij eerder op zoek naar mobiliteitsalternatieven.”

vervangen door:

“Vanaf het in gebruik nemen van het nieuwe parkeervergunningensysteem worden in de gehele stad bij het opnieuw aanvragen van bewonersvergunningen geen derde vergunningen meer uitgegeven. Daarnaast wordt op basis van het aantal beschikbare parkeerplaatsen op straat per vergunninggebied een vergunningenplafond bepaald. Wanneer dit plafond is bereikt, wordt een rem gezet op de uitgifte van nieuwe tweede vergunningen. Reeds uitgegeven tweede vergunningen worden niet ingetrokken. Door deze maatregelen houdt de gemeente grip op de parkeerdruk en wordt het voor bewoners interessanter om in parkeergarages te parkeren en gaan zij eerder op zoek naar mobiliteitsalternatieven. In principe heeft iedereen recht op een eerste parkeervergunning.”

Op pagina 14 wordt

“Als in een gebied waar al parkeerregulering geldt de parkeerdruk hoger is dan 90%, wordt een rem gezet op nieuwe vergunningen voor tweede (en volgende) auto's. In principe heeft iedereen recht op een eerste parkeervergunning. Er worden geen nieuwe parkeervergunningen uitgegeven aan derde en volgende auto's van een huishouden. Er zal sprake zijn van een geleidelijke aanpassing waarbij (terecht) uitgegeven vergunningen niet worden ingetrokken.”

Vervangen door:

“Vanaf het in gebruik nemen van het nieuwe parkeervergunningensysteem worden in de gehele stad bij het opnieuw aanvragen van bewonersvergunningen geen derde vergunningen meer uitgegeven. In alle vergunninggebieden wordt op basis van het aantal beschikbare parkeerplaatsen op straat een vergunningenplafond ingesteld. Wanneer dit plafond is bereikt wordt een rem gezet op nieuwe vergunningen voor de tweede auto. Er ontstaat dan een wachtlijst voor tweede bewonersvergunningen. Bestaande tweede vergunningen worden niet ingetrokken. In principe heeft iedereen recht op een eerste parkeervergunning.”

3. Geen gereduceerd tarief bij de invoering van parkeerregulering

Het college heeft advies ingewonnen bij Pels Rijcken, dit advies treft u bijgaand aan. Pels Rijcken geeft het volgende aan: het invoeren van gereguleerd parkeren is gebaseerd op artikel 225 Gemeentewet. Het eerste lid van dit artikel luidt als volgt:

In het kader van de parkeerregulering kunnen de volgende belastingen worden geheven:

- a. een belasting ter zake van het parkeren van een voertuig op een bij de belastingverordening dan wel krachtens de belastingverordening in de daarin aangewezen gevallen door het college te bepalen plaats, tijdstip en wijze;
- b. een belasting ter zake van een van gemeentewege verleende vergunning voor het parkeren van een voertuig op de in die vergunning aangegeven plaats en wijze.

De strekking van parkeerbelastingen mag zijn om de parkeerregulering te dienen en een vlotte doorstroming van het verkeer en een goede bereikbaarheid van de binnensteden te bevorderen. Parkeerbelasting kan een prikkel vormen om bepaald gewenst gedrag te bevorderen of ongewenst gedrag te ontmoedigen. Onder parkeerregulering kan bijvoorbeeld ook worden verstaan het minimaliseren van auto's in een bepaald gebied, het reduceren van de parkeerdruk om zo de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren en het bereikbaar houden van winkelstraten.

Artikel 225 lid 8 Gemeentewet gaat vervolgens in op de vaststelling van het tarief: “Het tarief van de in het eerste lid bedoelde belastingen kan afhankelijk worden gesteld van de parkeerduur, van de parkeertijd, van de ingenomen oppervlakte en van de ligging van de terreinen of weggedeelten.”

Het betreft hier een limitatieve opsomming. Ofwel, een parkeertarief mag dus slechts afhankelijk worden gesteld van parkeertijd, -duur, plaats, oppervlakte of ligging. Het vaststellen van een ander tarief voor bepaalde groepen, dat niet gebaseerd is op parkeerregulering, is gezien het voorgaande juridisch niet mogelijk. In jurisprudentie (o.a. ECLI:NL:GHDHA:2013:4515 en ECLI:NL:RVS:2011:BQ8837) wordt dit bevestigd.

Het is dus niet toegestaan om vanwege overlast van bouwactiviteiten op basis van de gemeentewet (artikel 225) het parkeertarief en/of het tarief van parkeervergunningen in Den Haag Zuidwest tijdelijk te verlagen. Ook een inkomensafhankelijk tarief of een lager tarief met als reden bouwontwikkelingen in een bepaald gebied zorgen ervoor dat het gebruik van artikel 225 Gemeentewet strijdig is met waar het voor is bedoeld (verbod op détournement de pouvoir).

Ten slotte is het (tijdelijk) verlenen van korting op het tarief voor een parkeervergunning in strijd met het gelijkheidsbeginsel en levert een ongewenste precedentwerking. In meerdere gebieden in Den Haag is sprake van bouwontwikkelingen. Ook in deze gebieden kan parkeerregulering worden ingevoerd. Indien bewoners van Zuidwest korting krijgen op het tarief voor een parkeervergunning levert dit een ongewenst precedent op voor bewoners van andere gebieden met een bouwontwikkeling. Dit past tevens niet in de beleidsdoelstellingen die voorgestaan worden met de Mobiliteitstransitie.

4. Vervolg

Aanpassen van bijbehorende verordening en regeling

De actualisatie van de Parkeerstrategie leidt niet tot wijziging van de Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen Den Haag 2022. De invulling van een vergunningenplafond moet worden opgenomen in de Regeling parkeerregulering en parkeerbelastingen 2022. Voordat het nieuwe parkeervergunningensysteem in gebruik wordt genomen dient deze wijziging plaats te vinden.

Invoering gereguleerd parkeren

In de brief parkeerregeling Den Haag Zuidwest (RIS317162) en de brief Uitbreiding Parkeerareaal (RIS315467) is aangegeven dat tegelijk met de actualisatie van de Parkeerstrategie de planning voor de invoering van parkeerregulering toegestuurd zou worden. De globale planning is te vinden in de meegestuurde Voortgangsbrieven Uitvoering Parkeerstrategie 2024 (RIS319386).

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

de raad van de gemeente Den Haag,

gezien het voorstel van het college van 3 september 2024,

besluit:

I. in te stemmen met de volgende wijzingen op de Parkeerstrategie 2021-2030:

a) Op pagina 10 wordt

“In het Haagse parkeerbeleid is maatschappelijke acceptatie en draagvlak altijd belangrijk geweest. Dat komt bijvoorbeeld tot uitdrukking in de lage tarieven voor zowel bewonersvergunningen als het straatparkeren (zie tabel 1.5). Bij de invoering en uitbreiding van parkeerregulering worden steeds draagvlakonderzoeken gehouden. Het nieuwe parkeerbeleid blijft uitgaan van de noodzaak van maatschappelijk draagvlak, maar het stadsbestuur wil bij besluitvorming over parkeren nadrukkelijker zaken als leefkwaliteit en veiligheid meewegen. Dat betekent: ook de stem van de niet-autobezitters op volwaardige wijze mee laten klinken. Als uit de uitslag van een draagvlakonderzoek blijkt dat er op het niveau van de wijk geen meerderheid is voor parkeerregulering, maar in bepaalde straten nadrukkelijk wel, wordt bekeken of invoering op sub-wijkniveau mogelijk is. Als in een gebied waar grootschalige woning-bouw plaats gaat vinden op voorhand vaststaat dat zonder ingrijpen de parkeerbalans op een onacceptabele wijze gaat veranderen, kan besloten worden parkeerregulering in te voeren. Dit geldt ook voor gebieden waar door een zeer hoge parkeerdruk de (verkeers)veiligheid en leefbaarheid in het geding zijn.”

vervangen door:

“Om meer grip te krijgen op de leefbaarheid van de buitenruimte en regie te kunnen voeren op het gebruik van de verschillende parkeermogelijkheden in de stad door de verschillende doelgroepen (zoals forenzen, bezoekers of mensen met de optie voor parkeren op eigen terrein) wordt in (vrijwel) de hele stad gereguleerd parkeren ingevoerd. Hiermee wordt voorkomen dat er een waterbedeffect ontstaat, waarbij parkeerproblemen steeds verschuiven naar de rand van een gebied. Gereguleerd parkeren is tevens belangrijk om bouwontwikkelingen mogelijk te maken. Parkeerregulering is dan ook belangrijk voor zowel de transitie naar duurzame mobiliteit als voor de woningbouw. De tarieven voor zowel bewonersvergunningen als het straatparkeren blijven relatief laag, vergeleken met andere grote steden (zie tabel 1.5).”

b) Op pagina 11 wordt

“2. Bij het besluit tot invoering van parkeerregulering wordt gestreefd naar draagvlak in het gebied waar dat wordt ingevoerd, maar staan veiligheid en leefbaarheid voorop.

3. In een gebied waar grootschalige ontwikkelingen gaan plaatsvinden die aanzienlijke negatieve gevolgen zullen hebben voor de parkeerdruk kan, om dit te voorkomen, door het College van B&W besloten worden deze ontwikkeling gepaard te laten gaan met de invoering of uitbreiding van parkeerregulering.”

vervangen door:

“2. In (vrijwel) de hele stad wordt gereguleerd parkeren ingevoerd en alleen als de parkeerdruk daartoe aanleiding geeft, ook in de wijken Vroondaal, Wateringse Veld en het stadsdeel Leidschenveen-Ypenburg.

3. Bij de fasering van het invoeren van parkeerregulering wordt prioriteit gegeven aan de gebieden waar grootschalige ontwikkelingen gaan plaatsvinden, die aanzienlijke negatieve gevolgen zullen hebben voor de parkeerdruk”

c) Op pagina 14 wordt verwijderd:

“Een parkeerdruk van 90% is een grens

De praktijk leert dat bij een gemiddelde parkeerdruk van 90% in een buurt de straten meer dan vol zijn. Automobilisten hebben dan moeite met het vinden van een parkeer-plaats. Daarom zal de gemeente bij een gemiddelde parkeerdruk van 90% in een buurt of gebied een vorm van parkeerregulering overwegen, zeker als er signalen zijn dat de leefbaarheid en (verkeers)veiligheid in het geding zijn. Als dit geldt voor wijken die aan een buurgemeente grenzen, wordt voorafgaand aan de introductie van een parkeer-regeling overlegd met deze buurgemeente.

Bij het invoeren van parkeerregulering vindt de gemeente draagvlak belangrijk. De gemeente zal daarom draagvlakonderzoeken blijven uitvoeren. Wel zal de wijze van uitvoering van draagvlakonderzoeken nader worden beschouwd. In het verleden zijn namelijk regelmatig draagvlakonderzoeken zonder gevolg gebleven omdat het gewenste responspercentage niet werd gehaald. Ook zagen we dat in straten waar de parkeerdruk zeer hoog was, er draagvlak aanwezig was voor parkeerregulering, maar dat dit draagvlak ontbrak in andere straten in de wijk waar de parkeerdruk lager was. Per saldo was de uitkomst dat parkeerproblemen niet konden worden aangepakt. Er wordt gezien wat een responspercentage is dat haalbaar is en tevens een representatief beeld van de wensen van de bewoners biedt. Ook zal gezien worden of naar aanleiding van de uitkomsten van draagvlakonderzoeken meer maatwerk oplossingen gevonden kunnen worden.

In de loop van 2021 zal een nieuwe aanpak worden geïntroduceerd voor de afweging over invoering of uitbreiding van parkeerregulering in een buurt of gebied. In die aanpak wordt invulling gegeven aan de rol van draagvlak, parkeerdruk, verkeersveiligheid en leefbaarheid.”

d) Op pagina 27 wordt

“In gebieden in de stad waar zodanige verdichting wordt voorbereid dat verwacht mag worden dat bij ongewijzigd beleid de openbare ruimte overbelast zal raken door geparkeerde auto's, kan besloten worden parkeerregulering in te voeren.”

vervangen door:

“In gebieden in de stad zonder parkeerregulering, waar zodanige verdichting wordt voorbereid dat verwacht mag worden dat bij ongewijzigd beleid de openbare ruimte overbelast zal raken door geparkeerde auto's, kan besloten worden prioriteit te geven aan de invoering van parkeerregulering.”

e) —*Op pagina 10 wordt onder Tabel 1.5 toegevoegd:

“NB. Na ingebruikname van het nieuwe parkeervergunningensysteem is ook in Den Haag het aanvragen van een derde bewonersvergunning niet meer mogelijk”

f) —*Op pagina 10 wordt

“Bij een parkeerdruk hoger dan 90% worden geen vergunningen voor een tweede of derde auto meer uitgegeven. Door deze maatregelen wordt het voor bewoners interessanter om in parkeergarages te parkeren en gaan zij eerder op zoek naar mobiliteitsalternatieven. Door deze maatregelen wordt het voor bewoners interessanter om in parkeergarages te parkeren en gaan zij eerder op zoek naar mobiliteitsalternatieven.”

vervangen door:

“Vanaf het in gebruik nemen van het nieuwe parkeervergunningensysteem worden in de gehele stad bij het opnieuw aanvragen van bewonersvergunningen geen derde vergunningen meer uitgegeven. Daarnaast wordt op basis van het aantal beschikbare parkeerplaatsen op straat per vergunningengebied een vergunningenplafond bepaald. Wanneer dit plafond is bereikt, wordt een rem gezet op de uitgifte van nieuwe tweede vergunningen. Reeds uitgegeven tweede vergunningen worden niet ingetrokken. Door deze maatregelen houdt de gemeente grip op de parkeerdruk en wordt het voor bewoners interessanter om in parkeergarages te parkeren en gaan zij eerder op zoek naar mobiliteitsalternatieven. In principe heeft iedereen recht op een eerste parkeervergunning.”

g) —*Op pagina 14 wordt

“Als in een gebied waar al parkeerregulering geldt de parkeerdruk hoger is dan 90%, wordt een rem gezet op nieuwe vergunningen voor tweede (en volgende) auto's. In principe heeft iedereen recht op een eerste parkeervergunning. Er worden geen nieuwe parkeervergunningen uitgegeven aan derde en volgende auto's van een huishouden. Er zal sprake zijn van een geleidelijke aanpassing waarbij (terecht) uitgegeven vergunningen niet worden ingetrokken.”

vervangen door:

“Vanaf het in gebruik nemen van het nieuwe parkeervergunningensysteem worden in de gehele stad bij het opnieuw aanvragen van bewonersvergunningen geen derde vergunningen meer uitgegeven. In alle vergunninggebieden wordt op basis van het aantal beschikbare parkeerplaatsen op straat een vergunningenplafond ingesteld. Wanneer dit plafond is bereikt wordt een rem gezet op nieuwe vergunningen voor de tweede auto. Er ontstaat dan een wachtlijst voor tweede bewonersvergunningen. Bestaande tweede vergunningen worden niet ingetrokken. In principe heeft iedereen recht op een eerste parkeervergunning.”

***h) Op pagina 26 wordt geschrapt:**

Parkeerbelasting voor motoren en andere voertuigen met kenteken

Het parkeren van een motor op een fiscale parkeerplaats was in Den Haag tot nu toe gratis. De achtergrond hiervan is dat in het verleden, anders dan bij auto's, fysieke parkeervergunningen en tickets niet zichtbaar op of aan motoren bevestigd konden worden. Met de invoering van het kentekenparkeren is het niet meer nodig een ticket achter de voorruit te plaatsen. Omdat motoren in praktijk bijna net zo veel ruimte innemen als een auto, is het redelijk dat ook motorrijders parkeerbelasting gaan betalen. In de huidige praktijk staan motoren vaak op trottoirs geparkeerd. Dit is in sommige gevallen ongewenst. Er wordt gezien waar het mogelijk is om speciale plaatsen voor het stallen van

~~motoren te realiseren. Zodra een duidelijk beeld is ontstaan van de mogelijkheden en effecten hiervan zullen ook motoren vergunningplichtig worden.~~

- II. ***In alle gebieden waar het college besluit betaald parkeren in te voeren of uit te breiden, wordt een participatieproces georganiseerd waarbij bewoners, ondernemers en bewoners-, ondernemers- en vrijwilligersorganisaties invloed hebben op de gewenste zonering en venstertijden in het gebied.**

*Aldus geamendeerd besloten in de openbare raadsvergadering van 3 april 2025.

De griffier,

De voorzitter,