

Nieuwe Parkeerstrategie

Presentatie door Wethouder Robert van Asten en gelegenheid tot vragen van bewoners aan hem in het kader van de jaarvergadering van Bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier

15 november 2021

Het nieuwe parkeerbeleid

In het verleden was het parkeerbeleid in Den Haag helemaal niet gereguleerd. Pas toen het verkeer in het centrum heel druk werd, is de gemeente begonnen met het uitgeven van vergunningen. Al gauw bleek dat autobezitters de randen van het gebied opzochten waar nog zonder vergunning kon worden geparkeerd, waardoor het betaald parkeren langzamerhand (noodgedwongen) werd uitgebreid over grote delen van de stad.

Op een gegeven moment werkte dat niet meer. Door verkamering en het opsplitsen van woningen kwamen er steeds meer bewoners met auto's en doordat de mensen rijker werden kwamen er ook steeds meer auto's per huishouding. Op zo'n hoeveelheid auto's zijn de oudere buurten niet berekend.

Aanvankelijk had men voor het aanvragen van een vergunning enkel een adres nodig. De parkeervergunningen zijn in Den Haag relatief goedkoop. De vergunning voor een 2^e auto was wel al een stuk duurder en die voor 3^e en 4^e auto nog duurder. Intussen werd het steeds drukker. Er kwamen klachten van mensen die eindeloos rondjes moesten rijden voor ze hun auto kwijt konden.

Inmiddels wil men ook graag dat de straten niet alleen worden gebruikt voor het parkeren van auto's en dat de stoepen niet vol staan met fietsen.

Met het nieuwe parkeerbeleid worden andere oplossingen gehanteerd. Men gaat niet meer uit van de vraag naar parkeerruimte, maar van de vraag hoe je de openbare ruimte wilt gebruiken. Dit betekent dat de ruimte voor de auto op een gegeven moment op is.

De gemeente heeft gekozen voor een zachte landing van deze omslag. Bewoners krijgen dus gewoon een vergunning voor een 1^e auto. Voor de vergunning voor een 2^e auto komt men op een wachtlijst. Daarnaast wordt gekeken naar Parkeren Op Eigen Terrein (POET). Volgens het oude beleid parkeerde een bewoner met 2 auto's 1 auto op het eigen terrein. De 2^e auto werd op straat geparkeerd met een vergunning voor een 1^e auto. Dit kan nu niet meer. Een 2^e auto krijgt een vergunning voor een 2^e auto.

Als in een gebied meer fietsparkeergelegenheid nodig is, kan er gekeken worden of het gebied toe kan met minder vergunningen voor autoparkeren.

Vraag: Kan de bewoner dan een kruimelvergunning krijgen voor het alsnog parkeren van een auto?

Antwoord: Nee, dat kan niet. Bewoners krijgen ook geen parkeervergunning voor een vaste plek. Een auto is niet hetzelfde als een parkeerplaatsterras.

Vraag: Wat gebeurt er als een woning wordt gesplitst? Krijgen de bewoners dan allemaal een vergunning?

Antwoord: Ja, een vergunning voor een 1^e auto wordt altijd verstrekt. Behalve als er in een bepaald gebied maar bijv. 500 parkeerplaatsen zijn. Dan worden er maar 500 vergunningen uitgeven.

Vraag: Is er een tekort aan parkeerplaatsen in Den Haag?

Antwoord: In Den Haag als geheel niet. Alleen in bepaalde wijken zoals Zeeheldenkwartier en ReVa.

Vraag: Bewoner op de hoek van Zoutmanstraat/Laan van Meerdervoort heeft n.a.v. de inpassing van Tram 16 2 zienswijzen ingediend en heeft ook meegepraat in de klankbordgroep van de Bewonersorganisatie. Uit de beantwoording van de zienswijzen bleek dat er 100 zienswijzen waren, waaruit er 3 suggesties zijn overgenomen. In de Denktank werd gezegd dat er over de prijzen van de parkeergarage nog niets bekend was. In de beantwoording van de vragen stond dat de tarieven volgens bestaande regels zouden zijn (markconform).

Antwoord: Het was ten tijde van de Denktank nog niet bekend voor welk bedrag de gemeente de garage zou aankopen.

Opmerking: De garage is in 2019 aangekocht. Er is altijd gesproken over compensatie van de bewoners van de Zoutmanstraat, niet over compensatie van kortparkeerders. In de beantwoording van de zienswijzen is hier verder niet op ingegaan.

Vraag: wanneer is er gekozen voor een stallingsgarage als compensatie voor het opheffen van parkeerplaatsen op straat en waar kwam het idee vandaan dat er nog over het tarief van de parkeergarage onderhandeld kon worden.

Q-park heeft voor 118 plaatsen bulkcontracten afgesloten. Daardoor zijn er van de 135 plaatsen nog heel veel plaatsen leeg, mede omdat er plekken zijn waar wel 3 auto's op één parkeerplaats passen. Mensen met een kleine beurs, in de sociale huur en stapelbouw zijn hier de pineut van.

Opmerking: Ook op de Laan van Meerdervoort verdwijnen 11 parkeerplaatsen. In de beantwoording van vragen aan de gemeente van september 2019 staat dat er in de parkeergarage een aantal plaatsen zouden zijn voor bezoekers van horeca en winkels.

Antwoord: In de beantwoording van de zienswijzen staat dat de garage een stallingsgarage is en niet voor klanten van de winkels en hotels. De garage is ook niet geschikt voor kortparkeren, want er is maar 1 in/uitgang. Het idee is dat het tarief in de garage voor mensen met een 2^e auto voordeliger is dan een parkeervergunning voor een 2^e auto op straat. Zodoende gaan de 2^e auto's naar de garage en komen er meer parkeerplaatsen op straat vrij.

Verzoek aan de wethouder om de vraag over stallingsgarage vs kort parkeren later schriftelijk te beantwoorden.

Opmerking: Bewoner van de Zoutmanstraat heeft positief meegedacht in het proces, maar heeft hier bijna spijt van. Er is nu in de wijde omtrek geen parkeerplaats meer te vinden.

Antwoord: De gemeente moet een afweging maken en kiest dan voor de optie waar de meeste mensen iets aan hebben. De tram is goed voor hele stad, ook al is niet iedereen blij met die keuze.

Het parkeerbeleid dient er ook voor om de schaarse ruimte op de beste manier te verdelen.

Opmerking: De bestaande parkeerplaatsen op de Groot Hertoginnelaan worden niet meer gebruikt.

Vraag: De Zoutmanstraat moet autoluw worden maar er komt meer asfalt bij. De helft van de parkeerplaatsen wordt geasfalteerd. Met zoveel asfalt is de Zoutmanstraat straks een fietssnelweg.

Kan de gemeente overwegen om een groter deel van de straat met stenen te bestraten? Volgens de tekeningen leidt de multifunctionele ruimte tot veel minder wandelruimte, want daar worden ook de fietsnietjes in geplaatst. Worden er bij splitsing en kamerverhuur geen eisen gesteld aan een inbandige fietsenberging?

Antwoord: Er is wel beleid bij het geven van een nieuwe functie aan een pand. Dit beleid is echter nooit zo streng geworden als de wethouder het wilde. Hier kan nog eens naar gekeken worden.

Vraag: Wat houdt autoluw eigenlijk in?

Antwoord: Leveranciers mogen de straat in rijden, maar de straat is niet voor doorgaand verkeer. Doel is het gebied aantrekkelijker maken.

Vraag: Hoe aantrekkelijker het gebied wordt, des te meer mensen het trekt. Werkt dat niet averechts?

Antwoord: In het kader van de Mobiliteitstransitie is er ook Wandelbeleid, Fietsbeleid, Parkeerbeleid en beleid voor de trams gekomen. Dit moet uiteindelijk allemaal in elkaar passen, maar de gemeente wil het nieuwe parkeerbeleid geleidelijk introduceren en de bewoners niet overvallen met bv. het intrekken van vergunningen. Omdat er een nieuwe tram komt, moet de Zoutmanstraat toch al worden aangepast. Daarbij zijn allerlei opties besproken en daar is een keuze uit gemaakt.

Vraag: Waarom denkt men dat er zoveel behoefte is aan extra winkels en flaneergebied?

Antwoord: Het is de bedoeling om het al bestaande winkelgebied beter met elkaar te verbinden.

Opmerking: bewoonster met winkel ziet haar klanten vertrekken, want mensen komen juist met de auto omdat ze anders de spullen die ze kopen niet mee kunnen nemen. De Laan van Meerdervoort wordt echt geen flaneergebied, mede omdat de brede trams veel meer plek gaan innemen.

Vraag: Waarom kan je de oude trams niet behouden en een overstap naar de sneltram bij CS inlassen?

Antwoord: Het invoeren van de lage instap tram is verplicht.

Antwoord: Het onderhoud is duurder. De perrons zijn niet geschikt voor beide soorten trams. Den Haag wordt steeds drukker dus er moet wel ingezet worden op OV i.p.v. auto's. In 2018 is daarom gekozen voor een bredere tram en daarvoor zijn aanpassingen in de stad nodig.

Opmerking: Fietsen in de Zoutmanstraat blijft gevaarlijk voor fietsers vanwege de tramrails.

Antwoord: Daar is t.a.v. de mobiliteit niet over nagedacht in dit project.

Vraag: Zo te horen kunnen bewoners nu zelf vragen om veranderingen in de openbare ruimte. Geldt dit ook voor de 2 ORAC's die midden in de Van Speijkstraat komen? Als ze worden verplaatst naar de hoek, kan er zelfs een parkeerplaats behouden blijven.

Antwoord: Dit is een kwestie voor degenen die over de ORAC's gaan. Het is een heel proces om een plaats te vinden met voldoende ondergrondse ruimte voor een Orac. Echter, als de hele straat achter de verplaatsing staat, dan kan een brief namens de straat aan wethouder Van Tongeren wellicht leiden tot een heroverweging.

Voorzitter: De bewonersorganisatie heeft een maand geleden een brief van de burgemeester ontvangen waarin stond dat bewonersorganisaties meer betrokken zullen worden bij participatie in de wijk en dat het stadsdeel zal uitzoeken hoe men beter zicht krijgt op druk op de leefbaarheid van een buurt.

Vraag: Binnen zo'n participatietraject is het historisch geheugen vaak minimaal. Men kijkt vooral naar de situatie op het moment. De afwegingen waarom er zo'n zware tram moest komen zijn allang niet meer te herleiden. Dit is voor de bewoners heel frustrerend. Kan de wethouder de historie van dit project uitzoeken en uitleggen aan de bewoners? Dan hoeven niet steeds weer dezelfde vragen worden gesteld.

Antwoord: Dat is een goed punt. Sommige projecten worden pas jaren nadat ze door de raad zijn goedgekeurd uitgevoerd. De burger is dat dan allang vergeten en wordt verrast als er schijnbaar uit het niets ineens werkzaamheden plaatsvinden.

Opmerking: Bewoner heeft het traject met de tram op de voet gevolgd, maar kon toch niet voorzien dat daarbij hoorde dat er zoveel bomen gekapt moeten worden. Evenzo bestond de indruk dat men in de parkeergarage kon parkeren, maar dat blijkt uiteindelijk ook heel anders te zijn.

Antwoord: Tijdens de Denktank kon er nog onderhandeld worden over de garage, maar door de ontwikkelingen na de Denktank is de situatie veranderd.

Vraag: Hoeveel 2^e auto's zijn er eigenlijk in het Zeeheldenkwartier?

Antwoord van Laurens Schrijnen: Het Zeeheldenkwartier wil met 4 omliggende wijken aan de wethouder vragen of hij weet wat de aantallen per wijk zijn.

Vraag: Bewoners van complexen met een eigen parkeergarage kunnen nu een parkeervergunning op straat aanvragen (en krijgen), omdat dit goedkoper is.

Antwoord: Dit wordt rechtgetrokken met de nieuwe parkeerregeling. Bij nieuwbouw is dit al geregeld.

Vraag: Toch lijkt het logisch dat de parkeerdruk hoger wordt als je een gebied aantrekkelijker maakt en het meer bezoekers trekt.

Antwoord: het beleid is dat mensen met de tram of de fiets of lopend komen.

Opmerking: Laat het toeristisch centrum gewoon in de binnenstad.

Antwoord: Om winkelgebieden aantrekkelijk te houden vereist dit continu nieuwe ideeën.

Opmerking: Dit geldt kennelijk niet voor de Laan van Meerdervoort en het eerste deel van de Zoutmanstraat. Daar zullen door het verdwijnen van de parkeerplaatsen de winkels verdwijnen.

Vraag: Hoe verhouden de bedrijfsvergunningen zich met het nieuwe parkeerbeleid?

Antwoord: Elke wijk heeft andere verhoudingen. Er wordt nog gekeken naar de bedrijfsvergunningen. Waarschijnlijk zullen de ondernemers in een kleinere straal rond de onderneming mogen parkeren.

Vraag: Zal D66 als participatiepartij meedenken met bewoners die met ideeën komen om problemen in de wijk op te lossen?

Antwoord: Graag. Maar tussen wens en daad zit soms veel ruimte. Niet alles is mogelijk.

Vraag: De autoluwe Zoutmanstraat moet een loopverbinding worden tussen Piet Heinstraat en Prins Hendrikstraat. Worden er na verloop van tijd ook parkeerplaatsen in deze straten opgeheven om daar ook flaneerstraten van te maken?

Antwoord: De Prins Hendrikstraat is een verbindingsstraat. Hieris geen enkel voornemen voor.

Het bestuur bedankt de wethouder voor zijn komst.

De bijeenkomst wordt om ± 22:00 uur gesloten.