

‘Uitdagingen voor gemeente en ontwikkelaar bij het loslaten van parkeernormen’

*door Vita Bolsius (Heijmans) en Adriaan Nuijten (Gemeente Den Haag)
13 februari 2019*



Agenda

1. Even voorstellen
2. Het Energiekwartier - Vita
3. Totstandkoming pilot - Adriaan
4. City Deal Elektrische deelmobiliteit - Adriaan
5. Eerste ervaringen en leerpunten - Beiden
6. En verder

1. Even voorstellen

Adriaan Nuijten (beleidsmedewerker verkeer)

Gemeente Den Haag



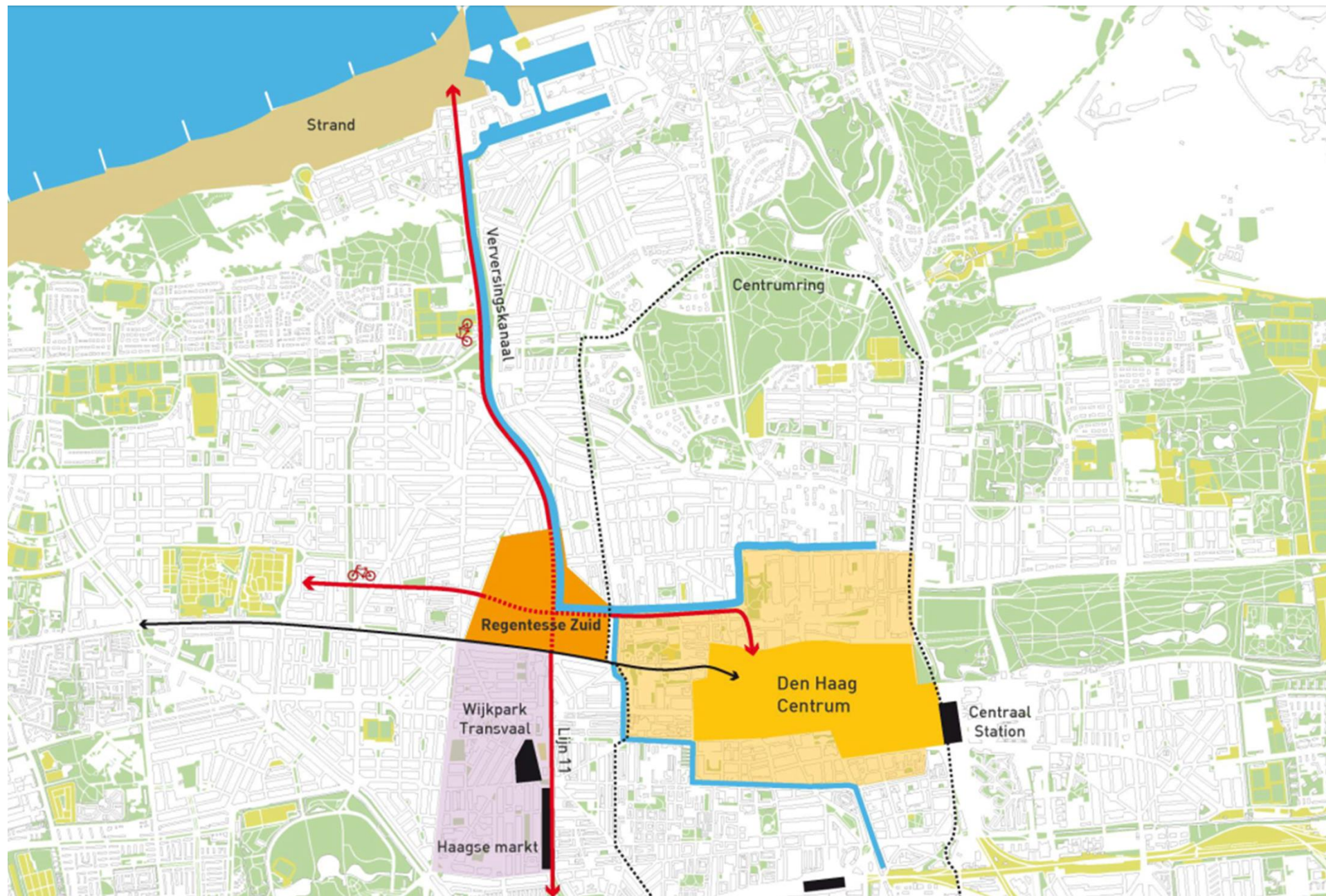
Vita Bolsius (projectontwikkelaar)

Heijmans Vastgoed B.V.





Het Energiekwartier













Totstandkoming pilot

Aanleiding pilot

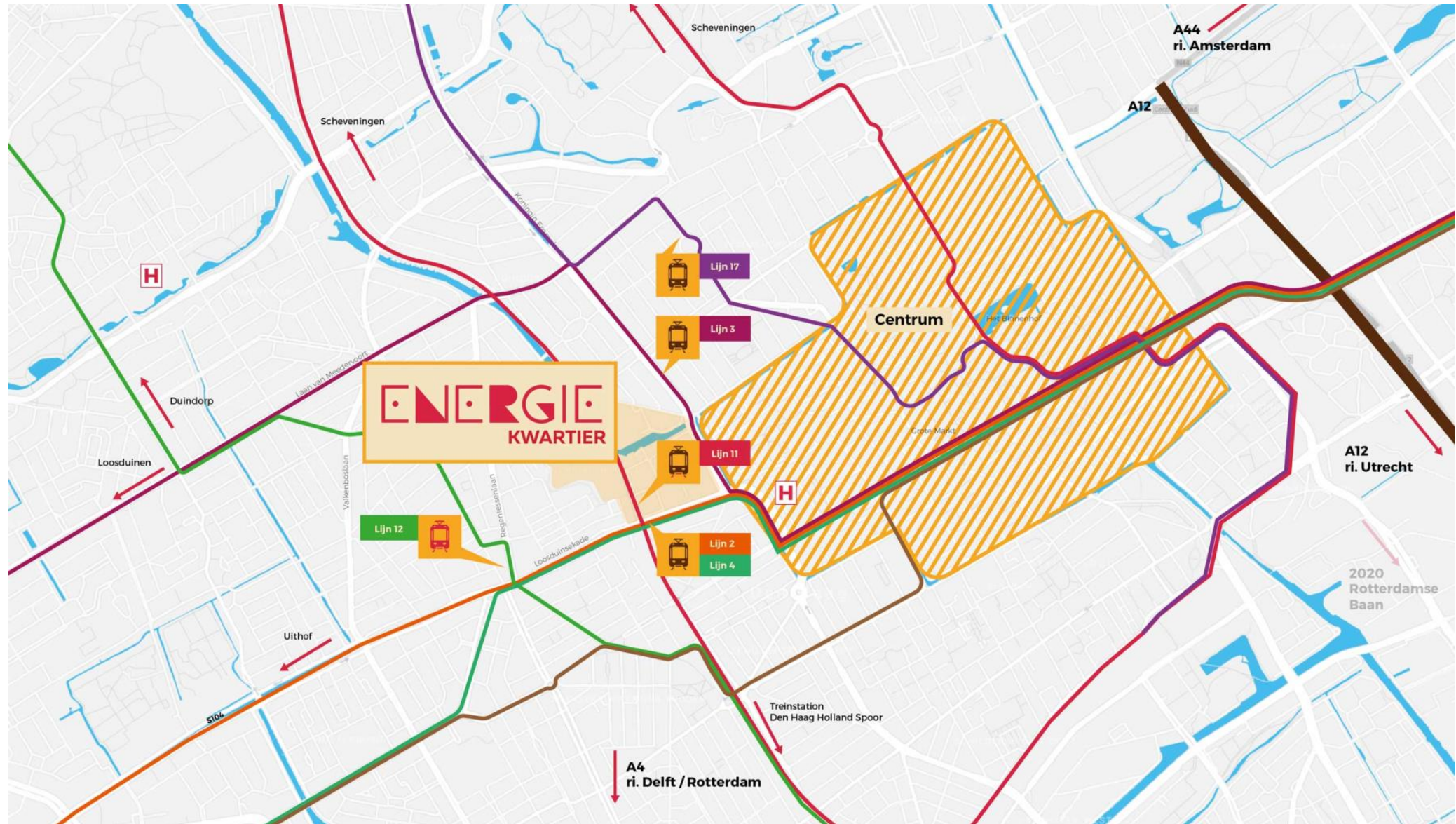


OV-georiënteerd wonen

TOD-locaties zijn locaties waar mensen voor de bereikbaarheid van voorzieningen en werkgelegenheid niet afhankelijk zijn van de eigen auto, omdat de ontsluiting met OV, fiets en lopen uitstekend is en er deelauto's beschikbaar zijn. Belangrijke bestemmingen in de stad en de regio zijn snel, frequent en comfortabel lopend of fietsend en met het OV (of een combinatie daarvan) bereikbaar.

Principes voor Stedelijke Ontwikkeling met integratie van duurzaam vervoer in het stedelijk leven





Auto- en fietsparkeernormen

- Parkeernormen bij bouw- en verbouw van woningen en kantoren, bedrijven en voorzieningen.
- In 2016 zijn wijzigingen en aanvullingen op de nota parkeernormen vastgesteld.
- Beleidsregels Fietsparkeernormen 2016
- Voor juli 2018 een paraplu-bestemmingsplan in de raad voor het opnemen van de auto- en fietsparkeernormen in alle digitale bestemmingsplannen.



NOTA PARKEERNORMEN DEN HAAG

10 november 2011

Gemeente Den Haag
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Afdeling Verkeer

BELEIDSREGELS FIETSPARKEERNORMEN DEN HAAG 2016



3 april 2017

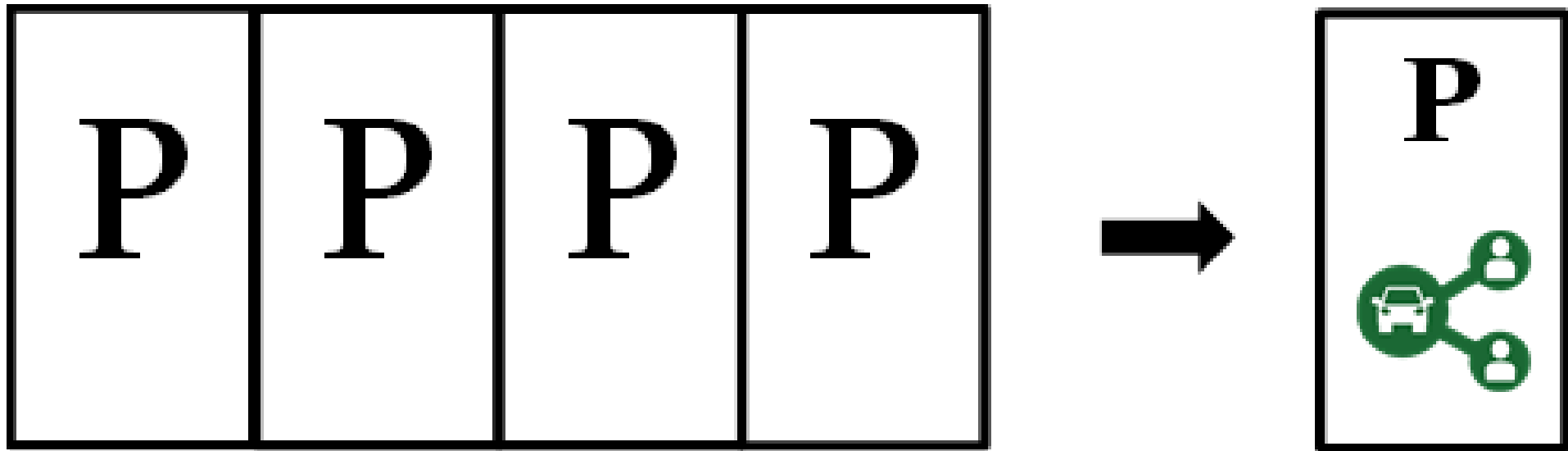
Besluit

- I. Het Energiekwartier in Regentesse Zuid en het gebied CS-Oost aan te wijzen als pilotgebieden voor het realiseren van langzaam verkeer en OV georiënteerd wonen en werken.
- II. Naar beneden afwijken van de geldende parkeernormen zonder nadere motivering toe te staan aan ontwikkelaars van bouwplannen op locaties binnen de in bijlage 1 en 2 opgenomen begrensde gebieden in Energiekwartier Regentesse-Zuid en CS-Oost.
- III. Voor nieuw te ontwikkelen en in aanbouw zijnde woningen en andere functies in de aangewezen gebieden geen parkeervergunningen uit te geven.

City Deal Elektrische deelmobiliteit



Beleidslijn deelauto en parkeren



Eerste ervaringen en aandachtspunten

Gemeente Den Haag

- Goed registreren dat er ook echt **geen** parkeervergunningen mogen worden uitgegeven
- Juridisch ook regelen dat er geen vergunningen kunnen worden uitgegeven
- Klachten van bewoners die geen parkeervergunning kunnen krijgen
- Afwachten wat ontwikkelaar en woningcorporatie gaan doen
- Zorg voor flexibiliteit in gebiedsontwikkelingen

Heijmans Vastgoed

Fase 1 Energiekwartier (en eerder projecten Heijmans)

- Medewerking/samenwerking Gemeente (bijstellen parkeernormen, vergunningenbeleid).
- Communicatie bewoners/kopers van essentieel belang (met name met die van voor invoering gewijzigde vergunningenbeleid).
- Mate van invoeren deelmobiliteit afhankelijk van (bereikbaarheid) locatie en doelgroep.
- Aanbieden deelmobiliteit vraagt om financiële bijdrage ontwikkelaar.
- Parkeerplaatsen voor deelauto's in openbaar gebied zonder koppeling met woningen is (nu nog) eenvoudigste optie.
- Afstand tussen woningen en laadpalen en zichtbaarheid deelauto is bepalend van groot belang voor wel/niet succesvol zijn.

Fase 2 Energiekwartier

- Duidelijke communicatie richting (toekomstige) kopers
- Koppeling met elektra/zonnepanelen woningen: altijd VvE nodig.
- Koppeling met eengezinswoningen lastig / nog niet mogelijk (ivm ontbreken gemeenschappelijkheid)
- Indien deelauto's parkeren op binnenterrein (= eigendom VvE) dan afspraken maken over:
 - huur pp
 - opbrengsten
 - toegang derden
- Afhankelijk van GEM laadpalenbeleid openbaar gebied
- Kopers in basis instapabonnement aanbieden

En verder...

Doelstelling Energiekwartier

- 1e fase: daadwerkelijk 1 pp per woning gerealiseerd op binnenterrein
- 2e fase: uitgangspunt nog steeds 1 pp per woning voor 1e auto. Daarnaast introductie van elektrische deelmobiliteit i.s.m. We Drive Solar (nog beperkt aantal)
- 3e en 4e fase: Aandeel car-sharing vergroten waardoor er minder dan 1 pp/woning gerealiseerd zal worden.
- Bouw van centrale parkeergarage pas als blijkt dat dit echt noodzakelijk is wat we met de invulling van plot A gaan doen.

Doelstelling Heijmans

- Uitgangspunt is aanbieden (brede) elektrische deelmobiliteit.
- (Complete) elektrische deelmobiliteit standaard meenemen in (nieuwe) gebiedsontwikkelingen.
- Bij opstart nieuwe ontwikkeling standaard afweging maken hoe in te gaan met deelmobiliteit in betreffende project.

Doelstelling Gemeente Den Haag

Het doel van de pilot is om nieuwe stijl vastgoedontwikkeling mogelijk te maken, die wordt gekenmerkt door een hoogwaardige, zeer autoluwe inrichting van de buitenruimte en gericht is op het gebruik van het openbaar vervoer en van de meest elementaire vormen van verplaatsen zoals lopen en fietsen. In de openbare ruimte wordt een aantal parkeerplekken gereserveerd voor het parkeren van deelauto's.

College-ambities

“Den Haag is een prachtige stad om in te wonen. We bouwen aan een mooie, groene stad waarop de inwoners trots zijn. We doen dat door de groei van de stad slim te benutten. Er komen jaarlijks zo’n 5.000 inwoners bij. Er zijn dus meer woningen en meer voorzieningen nodig. We maken daarom duidelijke keuzes waar we bouwen. We stellen daarbij hoge eisen aan kwaliteit en duurzaamheid. En we beschermen het unieke Haagse karakter van de stad.”

“Bij ontwikkelingen in de nabijheid van openbaar vervoersknooppunten laten we de parkeernorm los. Daarnaast zijn buiten deze knooppunten minder parkeerplaatsen nodig indien een volwaardig vervoersalternatief, zoals openbaar vervoer of deelauto’s beschikbaar is.”



Einde
