

Voorstel van het college inzake Reserve Parkeren (Parkeerfonds).

Inleiding

Ten aanzien van de Reserve Parkeren (Parkeerfonds) is het gewenst om een bredere bestemming te geven aan deze reserve en te komen tot een beter functioneren van het Parkeerfonds. De regeling met het Parkeerfonds dient daarvoor op een aantal onderdelen bijgesteld te worden. In april 2000 is aan de toenmalige raadscommissie VBBS een notitie voorgelegd waarin een aantal aanpassingen is voorgesteld. De aanbevelingen betreffen het aanpassen van de bouwverordening om een storting in het fonds te scheiden van het gebruik van het fonds. Tijdens de commissiebehandeling van de notitie is toegezegd om ook de problematiek van Parkeren en Wonen erbij te betrekken, evenals het gebruik van rijksgarages, de inzet voor autodelen en vervoermanagement. Op onderdelen heeft nadere studie plaatsgevonden naar de aard en omvang van het parkeerprobleem (Parkeren en Wonen¹, Parkeren en Werken²). Duidelijk werd dat de herstructurering van het Parkeerfonds een bredere aanpak vereist dan in 2000 was voorzien. In dit voorstel worden u twee aspecten van de regeling voorgelegd waarover door u een besluit genomen moet worden.

Nut en noodzaak van het Parkeerfonds

Het beleidsdoel bij de instelling van het Parkeerfonds in 1984 was het garanderen van de gewenste kwaliteit van het stedelijk milieu. Daartoe dient verantwoorde parkeeraccommodatie te worden gerealiseerd. Het uitgangspunt daarbij is “parkeren op eigen terrein” en liefst zo veel mogelijk in geconcentreerde parkeervoorzieningen. Het hanteren van een parkeernorm bij bouwplannen in samenhang met de instelling van een parkeerfonds is een instrument daarvoor.

De opzet in het kort:

Een bouwplan wordt gezien op de te verwachten parkeerbehoefte volgens de voor dat plan geldende parkeernormen. De aanvrager moet aangeven hoe aan deze parkeerbehoefte wordt voldaan. Waar geen of onvoldoende parkeervoorzieningen (kunnen) worden gerealiseerd kan het bouwplan worden afgekeurd dan wel kan de aanvrager worden verplicht tot een storting in het Parkeerfonds. Het fonds is daarmee een soort “stok achter de deur” bij het streven naar het oplossen van het eigen parkeerprobleem. Uit het parkeerfonds kunnen elders compenserende parkeervoorzieningen worden gerealiseerd.

De beleidsdoelstelling van het verbeteren van het stedelijke milieu geldt onverminderd. De notities “Parkeren en wonen” en “Parkeren en werken” bevestigen deze noodzaak. Door het afzwakken van het nationale locatiebeleid is meer sturing nodig vanuit het lokale beleid met de lokale instrumenten op het aspect parkeren in het kader van bouwplannen. Ondanks de toegenomen noodzaak tot een consequente toetsing van bouwplannen op het aspect parkeren heeft de regeling van het Parkeerfonds in de afgelopen jaren niet optimaal gewerkt. Met name de (on)haalbaarheid van compenserende maatregelen heeft afbreuk gedaan aan de effectiviteit van het instrument.

Naast het verbeteren van het stedelijk milieu is ook het beperken van de automobiliteit een beleidsdoelstelling waar het parkeerbeleid aan bijdraagt. De omgang met bouwplannen en het Parkeerfonds zijn dan ook instrumenten in het kader van de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid.

Bepalingen ten aanzien van compenserende parkeervoorzieningen

Voor het Parkeerfonds is vastgelegd dat de gemeente zich na een storting verplicht om te zorgen voor parkeergelegenheid voor het aantal plaatsen waarvoor gestort is binnen een periode van 10 jaar en binnen een loopafstand van 750 meter van het bouwplan. Indien dit niet lukt, kan de initiatiefnemer 1/3 van het te storten bedrag van de gemeente terug vorderen. Met name in de binnenstedelijke gebieden is in de afgelopen jaren gebleken dat de realisatie van compenserende parkeervoorzieningen ten laste van het parkeerfonds vaak niet haalbaar is (door o.a. fysieke onmogelijkheden, schaalgrootte, andere ruimteclaims). Veelal kan vervangende parkeergelegenheid slechts worden gerealiseerd in het kader van een grootschaliger ingreep in een gebied (bijv. bij herstructurering of een grootschalig bouwplan).

¹ Discussienota “Parkeren en Wonen. Een kader voor parkeren in de woonwijken van Den Haag”, Besproken op 7-11-2001 in de Raadscommissie VBBS/ROSV/LMS/EP

² Parkeren en Werken, een kader voor parkeren in werkgebieden van Den Haag, 2001.

Schaal en tijdpad van dit soort ontwikkelingen verhouden zich niet altijd tot de termijn van 10 jaar en een afstand van 750 meter zoals het fonds deze nu voorschrijft. Het niet kunnen voldoen aan deze verplichting leidt soms tot (gedeeltelijke) terugbetalingen voor locaties waar op een later moment of buiten de maximale afstand wel parkeervoorzieningen (kunnen) worden aangelegd.

Het parkeren in woongebieden is de afgelopen jaren steeds nadrukkelijker als knelpunt in beeld. Het beleidsdoel om de kwaliteit van het stedelijke milieu te waarborgen geldt ook voor de woongebieden. Door de in zijn algemeenheid toegenomen parkeerdruk verandert het parkeerbeleid voor woongebieden geleidelijk van vraagvolgend (naar behoefte) naar een meer sturend beleid (waar en in welke mate). Indien parkeren op eigen terrein niet haalbaar is voor een woningbouwlocatie kan (een storting in) het parkeerfonds bijdragen aan de oplossing van de parkeerbehoefte op een andere locatie. In dichtbebouwde woongebieden is één collectieve parkeervoorziening in het algemeen beter haalbaar dan een groter aantal kleinschalige voorzieningen. Daarbij is veelal een bundeling van gelden nodig voor de realisatie van deze collectieve parkeervoorziening. In het algemeen zijn de kosten per plaats in een gebouwde parkeervoorzieningen relatief duur en bij gebruik door alleen bewoners moeilijk rendabel te maken. De toepassing van parkeernormen en het parkeerfonds bieden nu geen houvast voor de oplossing van parkeerproblemen in gebieden waarin geen nieuwbouw plaatsvindt. Een bijdrage in de kosten voor een parkeervoorziening vanuit het Parkeerfonds voor dergelijke gebieden is verdedigbaar als wordt gesteld dat door een bouwplan, waarvoor gestort moet worden, de absolute parkeerdruk in een stad toeneemt en de gemeente uit het parkeerfonds maatregelen financiert die de extra parkeerdruk in de stad weer doen afnemen. Dit versterkt de behoefte om de afstandsbeplanning in de gemeentelijke verplichting in geval van een storting (binnen 750 meter) te laten vervallen.

Verbreding bestedingsdoelen

Indien er redelijkerwijs geen compenserende parkeergelegenheid kan worden gerealiseerd is het wenselijk om de bestedingsdoelen vanuit het parkeerfonds te verbreden en dus compensatie elders en/of in een andere vorm uit te voeren. Enerzijds komen daarbij parkeervoorzieningen op een grotere afstand in beeld, zoals bijvoorbeeld Park & Ride-plaatsen (P+R) aan de rand van de stad (met bestaande of aanvullende vervoerdienst). Anderzijds moet de koppeling tussen een storting voor een bouwplan en de compensatie breder worden beschouwd: door een bouwplan waarvoor gestort moet worden neemt de absolute parkeerdruk in een stad(sdeel) toe en kan de gemeente uit het parkeerfonds maatregelen financieren die de extra parkeerdruk in een stad(sdeel) weer doen afnemen. De voorgestelde verbreding sluit ook aan op het gegeven dat maatregelen zoals P&R-voorzieningen of grootschaliger parkeervoorzieningen door de benodigde investeringen en voor het gebruik slechts bij uitzondering aan één plan (of werkgever, winkelgebied, attractie, ...) te koppelen zijn. Voor dergelijke maatregelen is het gewenst om meerdere stortingen te kunnen bundelen ten behoeve van een uitgave uit het fonds. Hierbij wordt opgemerkt dat de verbreding van de bestedingsdoelen geen betrekking kan hebben op structurele verplichtingen, zoals exploitatiekosten. De stortingen zijn immers incidenteel en vormen geen basis voor langjarige verplichtingen. De verbreding heeft geen betrekking op reeds gedane stortingen. Het gaat immers om privaatrechtelijke overeenkomsten die niet eenzijdig door de gemeente kunnen worden opgebroken. In dit kader zijn in het verleden de partijen benaderd die een storting hebben gedaan in het Parkeerfonds en waarvan de verplichting nog loopt (storting < 10 jaar geleden). Hen is verzocht om in te stemmen met een verbreding van de bestedingsdoelen voor de lopende verplichtingen om zo (een deel) van de huidige gelden in het parkeerfonds aan te kunnen wenden voor de bredere bestedingsdoelen. Door deze partijen is daar echter negatief of niet op gereageerd.

Parkeervoorzieningen in woongebieden

De gemeente draagt in principe niet bij aan parkeerplaatsen of parkeervoorzieningen in een bouwplan. Wel kan een bijdrage in het kader van extra parkeerplaatsen voor de buurt gewenst zijn (Parkeren en Wonen). Voor uitvoering van het parkeerbeleid bij bouwplannen vindt momenteel op ad hoc basis financiering plaats (bijv. uit het Programma Ruimtelijke Investerings) en blijven mogelijkheden soms onbenut vanwege ontbrekende financiering (bijvoorbeeld bouwplan in de Meidoornstraat). De nu voorgestelde verbreding van de besteding van gelden uit het parkeerfonds biedt meer ruimte om een bijdrage in de investeringskosten voor parkeergelegenheden te kunnen leveren.

Verbreding bestedingsdoelen anders dan parkeervoorzieningen

In eerdere discussies is een verdergaande verbreding van de besteding van gelden uit het Parkeerfonds genoemd waaronder investeringen op het gebied van langzaam verkeer en (verkeers)veiligheid. Een dergelijke verbreding wordt niet voorgestaan. Voor de fiets en verkeersveiligheid zijn en worden inmiddels aparte programma's opgesteld waarbij ook in de financiering is voorzien.

Besluitvorming

Met het oog op de voorgaande conclusies ten aanzien van een verbetering van de regeling van het Parkeerfonds 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 20 juni 2006,

Besluit:

- I. bij de gemeentelijke verplichting tot realisatie van compenserende parkeergelegenheid in het kader van de regeling van het parkeerfonds de bepaling "*binnen een periode van 10 jaar en binnen een loopafstand van 750 meter van het bouwplan*" te laten vervallen en uit te gaan van de zienswijze dat door een bouwplan waarvoor gestort moet worden de absolute parkeerdruk in een stad structureel toeneemt en de gemeente uit het parkeerfonds maatregelen financiert die de extra parkeerdruk in de stad doen afnemen; daarmee komt de directe koppeling tussen een bouwplan en de vanuit het Parkeerfonds mede te financieren compenserende parkeervoorziening te vervallen;
- II. de beoogde verbreding van de bestedingsdoelen vanuit het Parkeerfonds te beperken tot parkeervoorzieningen in brede zin en af te zien van een verdere verbreding naar besteding voor andere vervoerwijzen of beleidsdoelen.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van

De griffier.

De voorzitter.