



## Haags parkeerbeleid – de rek is er uit

*Hoe lang kan Den Haag nog verder met het huidige parkeerbeleid? Tot nu toe is het beleid van de gemeente dat er in elke wijk voldoende plekken moeten zijn voor alle auto's. Maar met het toenemende aantal auto's is dat niet vol te houden.*



*Met al die auto's blijft er niets over van het mooie stadsbeeld waar Den Haag zo rijk aan is. De oude foto is uit de verzameling van het Haags gemeentearchief. Foto rechts Casper de Weerd*

In de jaren 70 is het 'parkeren op eigen terrein' ingevoerd. Sindsdien krijgt elk nieuw flatgebouw een parkeergarage eronder. Maar zo'n 60% van de totale Haagse woningvoorraad bestaat uit oudbouw. In die wijken gaat het steeds meer knellen. We moeten kiezen. De helft van de stad afbreken? Of dan toch liever bevordering van het openbaar vervoer en van deelauto's? Sommigen dromen al van een toekomst waarin een hele straat aan drie deelauto's genoeg heeft. Maar dat gaat niet gebeuren zolang de autobezitters geen duwtje in de goede richting krijgen.

Er zijn nog steeds mensen die denken dat iedere Hagenaar het **recht** heeft een plek op straat voor zijn auto op te eisen. Er zijn zelfs politici die dat denken. De openbare straat is van iedereen, roepen ze. Inderdaad, de openbare straat is van iedereen, maar **waar mijn auto geparkeerd staat, kunnen jouw kinderen niet spelen.**

De leefbaarheid van onze openbare ruimte wordt niet alleen ernstig aangetast door de uitlaatgasen, maar ook doordat veel te veel ruimte van de stad wordt ingenomen door de auto's. Er zijn diverse initiatieven om te bevorderen dat forensen en toeristen minder vaak per auto naar Den Haag komen. Maar dat is niet genoeg. Ook de hoeveelheid auto's van bewoners zelf gaat de spuigaten uitlopen. Vorig jaar riep de gemeente dat het wel meeviel, want 'het autobezit onder jongeren daalde'. Maar dat was tijdelijk en kwam door de crisis. Het aantal ouderen dat blijft autorijden neemt toe. Denk niet dat bijna iedereen al een

auto heeft. Nee, volgens het CBS heeft slechts 50% van de Haagse huishoudens een auto. Dus zijn er nog duizenden latente autobezitters. Plus de duizenden extra huishoudens die Den Haag de komende decennia verwacht.

Rotterdam laat de inwoners enkele dagen per jaar genieten van 'happy streets'. Auto's uit het straatbeeld, wandelende mensen, voetballen op straat, meer ruimte voor groen. De Rotterdammers bevalt het goed. Wat kunnen we in Den Haag doen?

Om te beginnen natuurlijk het invoeren van vergunning-parkeren in de hele stad. De halve stad heeft het al, en is er zeer tevreden mee. Vooraf is er in sommige wijken veel weerstand tegen. Vooral omdat de gemeente het 'betaald parkeren' noemt. Terwijl de bewoners nu juist niét hoeven te betalen, maar een vergunning krijgen (tegen administratiekosten). Ook voor hun eigen bezoek. Alleen automobilisten die er niet wonen en ook niet bij een bewoner op bezoek komen, moeten betalen. Sommigen zijn tegen het vergunningparkeren omdat 'mijn oude buurvrouw dan helemaal geen bezoek meer krijgt'. De praktijk is anders. Zolang er geen vergunningparkeren was kreeg die oude mevrouw juist geen bezoek, omdat men daar geen parkeerplaats kon vinden. Juist na invoering kan bezoek wél een plek vinden, en als die bezorgde buurman nu die oude buurvrouw even helpt bij het aanvragen van een bezoekersvergunning, kan haar bezoek nog gratis parkeren ook!

Wanneer ondanks het vergunningparkeren de autodruk nog te hoog is, zal een wachtlijst moeten worden ingevoerd, zoals in Amsterdam al jaren gebruikelijk is. Het huidige beleid om telkens maar weer extra parkeerplaatsen aan te leggen moet stoppen. Ook het beleid om elke verdwenen parkeerplaats te compenseren is absoluut achterhaald. Woningen, groen, water, werkgelegenheid, openbaar vervoer, fietsvoorzieningen doen al een meer dan dringend beroep op de schaarse ruimte. De auto's kunnen echt geen prioriteit meer krijgen, hoe spijtig ook voor de oprechte autoliefhebbers.



*Een auto nodig om de kinderen naar school te brengen? Met deze fiets kan het ook.*

En het gaat nog verder: als er tekort aan ruimte is voor bijvoorbeeld fietsvoorzieningen, dan ligt het voor de hand daarvoor parkeerplaatsen op te offeren – waar eerst twee auto's stonden kunnen nu 12 fietsen staan. Als de gemeente toch enige vorm van compensatie voor autoliefhebbers wil bieden dan zou de gemeente een locatie in de betrokken



*De hele straat vol laadpalen? Liever alleen de deelauto's. De rest in parkeergarages. Foto Casper de Weerd*

wijk kunnen aanwijzen waar een particulier initiatief een parkeergarage kan ontwikkelen. En voor de rest: achteraan aansluiten op de wachtlijst.

Denk niet dat elektrisch rijden de oplossing is. Elektrische auto's verminderen wel de uitlaatgasen, maar niet het ruimtebeslag, integendeel. Stel dat het hele particuliere wagenpark elektrisch gaat rijden, en dan allemaal 's avonds aan de laadpaal. Ziet u het voor zich? Alle straten vol met laadpalen, met al die auto's aan het infuus! Waar blijft het mooie straatbeeld in Den Haag? Deelauto's zijn een prima alternatief, vooral als deze elektrisch rijden. Laten er in elke straat van Den Haag twee of drie parkeerplaatsen gereserveerd worden voor elektrische deelauto's – afhankelijk van het aantal huishoudens in de straat. En de overige elektrische auto's? Alsjeblieft niet op straat – laten de overige laadpalen maar op eigen terrein neergezet worden, in parkeerkelders of eigen garages. Zo krijgen we behalve POET (Parkeren Op Eigen Terrein) ook LOET (Laden Op Eigen Terrein). Tijdelijk (zolang er nog geen deelauto's zijn) zouden die laadpalen wel door andere elektrische auto's mogen worden gebruikt, als ze tenminste een parkeervergunning hebben. Maar daarna: mooie levendige straten, met bloembakken, spelende kinderen en fietsen. En natuurlijk op loopafstand: openbaar vervoer.

*Eveline Blitz, tekst en beeld (tenzij anders vermeld)*

*Werkgroep Stadsbeeld en Stadsgroen*



*Met goed openbaar vervoer om de hoek kan deze wijk toe met veel minder auto's.*