



Meer lucht, minder auto's.

Reactie op de Hoofdpijnenbrief Mobiliteitstransitie

Vrienden van Den Haag

Mede ondersteund door:
Rover afdeling Den Haag
Fietzersbond afdeling Den Haag
AVN Den Haag
Bewonersorganisatie Zorgvliet
Bewonersorganisatie Duinoord
Bewonersorganisatie Duttendel/Wittebrug

20 november 2019



Meer lucht, minder auto's.

<u>Inhoudsopgave</u>	Blz.
Samenvatting en aanbevelingen	3
1. Inleiding	4
2. Feitelijke gegevens	5
3. Uitgangspunten / keuzes	5
4. Urgentie	7
5. Minder auto's van forensen en toeristen	
5.1 Goede transferia uitbreiden.	8
5.2 Opheffen verkeerd transferium	9
5.3 Vol is vol	10
5.4 Straatparkeren en garages	11
5.5 Rekeningrijden	11
6. Logistiek bevoorrading/bezorging	12
7. Minder auto's van bewoners	
7.1 Vergunningparkeren / wachtlijst	12
7.2 Leefstraten	13
7.3 Extra parkeergarages voor bewoners?	14
7.4 Parkeren bij nieuwbouw	15
8. Zijn elektrische auto's de oplossing voor alle overlast van de autodruk?	16
9. Tot slot	18



Samenvatting en aanbevelingen

De openbare ruimte is primair leefruimte, en in tweede plaats ruimte voor mobiliteit.

De hoeveelheid autoverkeer in Den Haag loopt uit de hand. Het neemt te veel ruimte in, er is te veel luchtverontreiniging, er is te veel CO₂ uitstoot.

Meer en beter OV en fietsvoorzieningen zijn niet genoeg voor een mobiliteitstransitie, er zijn ook maatregelen nodig om het autoverkeer (geparkeerd en rijdend) te verminderen (push & pull).

Het allerbelangrijkste is dat we met zijn allen in Den Haag nú durven te erkennen dat het onmogelijk is Den Haag als stad te laten functioneren wanneer géén maatregelen genomen worden. Dat het autoprobleem nu echt aangepakt moet worden. Wij stellen de 1^e prioriteit bij de auto's die absoluut noodzakelijk zijn (invalide, hulpdiensten, de loodgieter, de taxi, e.d.); de 2^e prioriteit zijn de auto's van bewoners, winkeliers en andere kleine ondernemingen; de 3^e prioriteit zijn de auto's van forensen en toeristen.

Daartoe doen we de volgende aanbevelingen:

Vermindering van auto's van forensen en toeristen door:

- Invoeren vergunningparkeren in gebied tussen (en in) Centrum en Scheveningen (het "gratis transferium"); op termijn ook in het gebied langs tram 3, 4, 6, 11 en 15;
- Inrichten meer transferia aan rand van de stad, plus betere, effectieve communicatie;
- Vol is vol; afsluiten Scheveningen ter hoogte van Madurodam/Waalsdorperweg als P-garages vol zijn;
- Vol is vol; matrixborden stroomopwaarts aangevend: laatste P-plaats voor Scheveningen.
- Parkeertarieven op straat hoger dan in nabijgelegen parkeergarages;
- Parkeertarieven naar rato van grootte van de auto.
- HTM vragen scenario voor plotseling heel mooi strandweer e.d. te maken.

Vermindering van auto's van bewoners door:

- Omwille van bovenwijken belang altijd vergunningparkeren invoeren bij parkeerdruk > 90%;
- Omwille van bovenwijken belang invoeren van wachtlijst voor vergunningen, wanneer in vergunninggebied parkeerdruk weer > 90% wordt; bij een parkeerdruk > 80% geen vergunningen meer voor 2^e auto.
- Vergunningtarieven differentiëren voor kleine, middelgrote en grote auto's.
- Leefstraten met deelauto's en extra groen bevorderen;
- Geen extra parkeerplaatsen aanleggen in bestaande wijken;
- Parkeernorm bij nieuwbouw als maximum (i.p.v. minimum).

Algemeen:

- Ruimte voor nieuwe zaken ten koste laten gaan van rij- en parkeerruimte van auto's en niet ten koste van fietsers, groen of voetgangers.

Nodig op zeer korte termijn:

- **Een besluit over het invoeren van systeem van wachtlijsten** (geldend voor heel Den Haag)
- **Een besluit over opheffen "gratis transferium" tussen (en in) Centrum en Scheveningen.**

1. Inleiding.

Op 17 mei 2019 heeft de Wethouder Verkeer de Hoofdlijnenbrief Mobiliteitstransitie uitgebracht. Hierin staan een groot aantal goede intenties om het fietsverkeer en het OV aantrekkelijker te maken. Echter, om de gewenste verschuiving van het autogebruik naar het gebruik van OV en fiets te bewerkstelligen zal tegelijk over het bezit en gebruik van auto's nagedacht moeten worden. De vereniging Vrienden van Den Haag, ROVER, Fietzersbond, AVN Den Haag), en diverse Bewonersorganisaties brengen daarom voorliggend rapport uit, om te benadrukken dat een mobiliteitstransitie alleen gerealiseerd kan worden wanneer de push en pull maatregelen in evenwicht zijn.

Op diverse plaatsen in de stad heeft de gemeente geprobeerd het autoverkeer af te remmen, maar dat had alleen tot resultaat dat de overlast zich naar de naastgelegen wijk verplaatste, het zogeheten waterbedeffect. Dat was zo bij de invoering van het VCP, dat was zo bij het invoeren van betaald parkeren, dat zal zo zijn bij het weren van het doorgaand verkeer uit Centrum Noord, en dat zal zo blijven. Onze organisaties bepleiten daarom (naast het aantrekkelijker maken van fiets en OV) in heel Den Haag het autobezit en autogebruik structureel te beperken.



Bovendien moeten we nu al rekening houden met het feit dat er de komende 10 jaar 100.000 inwoners bij komen in Den Haag. Bij ongewijzigd beleid betekent dit minstens 25.000 auto's erbij. Dat is niet iets waar we ja of nee tegen kunnen zeggen. Die mensen en – bij ongewijzigd beleid – die auto's komen gewoon. Bovendien gaat het autobezit per huishouden (bij ongewijzigd beleid) stijgen.¹ Meer asfalt is geen oplossing, want – zoals verkeersdeskundigen zeggen – “Extra asfalt trekt extra auto's aan”.

In alle mobiliteitsdiscussies wordt benadrukt dat het nodig is het Openbaar Vervoer en de fietsvoorzieningen te verbeteren, zodat het autoverkeer minder noodzakelijk wordt. Ook diverse gemeentelijke nota's, zoals de Haagse Nota Mobiliteit, de Verkeersvisie Scheveningen, de Nota Ruim Baan Voor De Fiets (2019) en de Nota Mobiliteitstransitie (2019) gaan hiervan uit. We onderschrijven de noodzaak van de maatregelen die de gemeente hiervoor in petto heeft.

Voorwaarde om het terugdringen van het autogebruik in het algemeen te laten slagen is natuurlijk dat de kwaliteit van het OV gehandhaafd blijft, dat het met de tijd meegaat, dat het gelijke tred met de ontwikkelingen elders houdt. We noemen enkele trefwoorden, waar elders meer en uitgebreider over geschreven is.



¹ Het autobezit onder jongeren neemt al een paar jaar af. Dit blijkt slechts uitstelgedrag – wanneer de kinderen komen, komt er alsnog een auto. Het autobezit onder ouderen neemt de komende 10 jaar toe, vooral omdat in de generatie die nu boven de 70 komt, niet alleen de mannen een rijbewijs hebben, maar ook de vrouwen.

Fijnmazigheid van het OV-netwerk, OV-haltes op loopafstand, aandacht voor het voor- en natransport ("the last mile"), goede fietsparkeermogelijkheden bij de haltes van snel OV, shuttle-busjes, inspelen op systemen voor smart-mobility, de Schaalsprong OV, de fiets-sterroutes, de fietsenstallingen, bij verkeerslichten extra groen voor fietsers, etcetera, etcetera.

We onderschrijven alle inspanningen van de diverse belangenorganisaties om het OV nóg beter te maken, om de fietsvoorzieningen nóg beter te maken, en het groen nóg meer ruimte te geven, maar daar gaan we in deze notitie niet verder op in. In deze notitie concentreren we ons op de maatregelen die óók nodig zijn om gebruik en bezit van auto's terug te dringen.

2. Feitelijke gegevens

Op grond van informatie van de gemeente gaat het momenteel om de volgende gegevens.

Aantal inwoners van Den Haag:	530.000
Aantal woningen:	255.000
Aantal auto's van bewoners:	170.000
Gemiddelde huishoudengrootte:	2,0
Autobezit:	0,65 per huishouden.

Van de werkende inwoners van Den Haag werkt de helft buiten Den Haag. Van de banen in Den Haag wordt de helft ingevuld door mensen die buiten Den Haag wonen.

Niet bekend is hoeveel toeristen er gemiddeld per dag (in de verschillende seizoenen) Den Haag bezoeken.

Evenementen: 100.000 tot 400.000 bezoekers per keer.

Aantal woningen met parkeren op eigen terrein: 50.000 (volgens eigen schatting).

Aantal parkeerplaatsen op de openbare weg: 200.000

Aantal wijken (totaal 44) met vergunningparkeren: 25



3. Uitgangspunten / Keuzes

De kwaliteit van de openbare ruimte is van essentieel belang voor de leefbaarheid van de stad. Te vaak werd gedacht dat de kwaliteit van de openbare ruimte vooral kan worden afgemeten aan de kleur van de klinkers en de historische stoepanden. Alhoewel we die kwaliteiten zeker onderkennen, menen we dat de variatie, de ruimte, de aanwezigheid van groen, en de ontmoeting eerder kwaliteitsbepalend zijn. En niet te vergeten: de schone lucht. Overal op de wereld neemt de bevolkingsdichtheid en de toeloop naar de grote steden toe. Nu het nog kan, willen we voorkomen dat de openbare ruimte in Den Haag onleefbaar wordt. De hittestress moet teruggedrongen worden. Meer bankjes, straatbomen, plantsoentjes in alle wijken van Den Haag, vooral in het centrum en de 19^e-eeuwse wijken eromheen.

De wethouders van de vier grote steden brachten in 2017 een manifest uit waarin onomwonden de keuze werd gemaakt: "minder auto en meer OV houdt steden leefbaar". Wanneer we daar de fiets aan toevoegen zijn we het er helemaal mee eens. De ombuiging van beleid zal positief werken

wanneer het mooier en leefbaarder maken van de openbare straat voorop staat. Wanneer alléén de nadruk ligt op het terugdringen van de auto werkt dit negatief.

Wij kiezen voor een openbare ruimte die primair leefruimte is. Waar de voetganger en de fietser het allerbelangrijkste zijn.² Waar de kinderen kunnen spelen, waar de mensen elkaar kunnen ontmoeten. Waar water en groen het klimaat bepalen. Waar we lucht hebben voor onze ogen en onze benen.



De tweede functie van de openbare ruimte is ruimte voor mobiliteit. Naar het werk, naar school, naar de winkel, naar vrienden en familie, naar de schouwburg, naar de cursus, naar het vuurwerk, naar de camping. Maar ook: ten behoeve van het werk (de loodgieter), als werk (de taxi), van werk naar werk (de thuishulp), als bezorger (de pakjes, de bevoorrading).³

Het vervoer per auto verdelen we onder in drie categorieën. Voorrang heeft o.i. het vervoer waarvoor de auto onmisbaar is: de hulpdiensten, de invalide, de loodgieter, etcetera. Daarna de auto's van de bewoners van de stad, alsmede de hier gevestigde winkeliers en andere kleine ondernemers. En als laatste categorie de forensen en de toeristen. Wanneer het nodig is om paal en perk aan het autoverkeer te stellen, is de volgorde dus: eerst verminderen van de auto's van forensen en toeristen, daarna pas het verminderen van de auto's van de bewoners. Ruimte voor de categorie onmisbare auto's moet altijd zeker gesteld worden.

Het is onmiskenbaar dat er nu al te veel ruimte wordt ingenomen door de auto's, zowel rijdend als geparkeerd. In mooie wijken als Duinoord, Statenkwartier of Vruchtenbuurt worden de straten overheerst door geparkeerde auto's. Bij de minste of geringste aanleiding slibben de wegen in het centrum dicht, bij evenementen ontstaat in Scheveningen een verkeersinfarct. Dit alles dreigt de komende jaren nog verder te verergeren.



² Overigens wil dit niet zeggen dat voetganger en fietser altijd goed samengaan. Juist Den Haag heeft de ervaring dat voetganger en fietser (en skaters, en stepjes) vaak elkaars vijanden zijn. Maar dat is niet het onderwerp van deze notitie.

³ De tijd dat mensen vlakbij hun werk woonden, en de kinderen om de hoek op school gingen ligt ver achter ons. Het begint steeds vaker gewoon te worden wanneer iemand een nieuwe baan in Arnhem aanvaardt, hij/zij toch in Den Haag blijft wonen. Vooral als men in een koopwoning woont. Soms is de oorzaak dat er sprake is van meer banen in het gezin, maar afgezien daarvan zou het helemaal geen slecht idee zijn wanneer weer meer mensen zouden besluiten om te verhuizen wanneer ze een andere baan krijgen. Dit zou bijvoorbeeld gestimuleerd kunnen worden door bij de aankoop van een huis dicht bij het werk, geen overdrachtsbelasting te heffen. Dat zou de gemeente bij de Rijksoverheid kunnen bepleiten.

Daarnaast dragen auto's in hoge mate bij aan de luchtverontreiniging (NO_x en fijnstof). En tenslotte spelen auto's een aanzienlijke rol bij de klimaatproblemen (uitstoot van CO₂).

Vermindering van ruimtebeslag, vermindering van vervuilende uitlaatgassen, en vermindering van broeikasgas moeten hand in hand gaan. Het mooiste is het wanneer maatregelen meerdere problemen tegelijk oplossen.

Wanneer in een buurt gezocht moet worden naar ruimte voor iets nieuws, dan is een consequentie van bovenstaande keuzes dat dit ten koste gaat van parkeer- of rijruimte van de auto's, en niet ten koste gaat van voetgangers, groen of fietsers.

4. Urgentie

Als we nu niet actief het autoverkeer gaan terugdringen, zal het over een paar jaar nóg moeilijker zijn om voor de nodige maatregelen draagvlak te creëren.

Het allerbelangrijkste is dat we met zijn allen in Den Haag nú durven te erkennen dat het onmogelijk is Den Haag als stad te laten functioneren wanneer géén maatregelen genomen worden. Dat het autoprobleem nu echt aangepakt moet worden. Wie de suggestie wekt dat iedereen het récht heeft zijn auto op de openbare weg te parkeren, belooft het onmogelijke. Wie de suggestie wekt dat elke locatie van Den Haag met de auto vrijelijk bereikbaar kan blijven, snijdt zichzelf in de vingers.⁴

Het is inmiddels 40 jaar geleden dat de Haagse politiek voor het eerst het autoprobleem erkende en een drastische maatregel trof: bij nieuwbouw gold voortaan "parkeren op eigen terrein, POET". Dit heeft geresulteerd in de vaste gewoonte dat bij ieder nieuw flatgebouw een parkeerterrein werd gerealiseerd; later werden dat parkeergarages onder de flatgebouwen. Om het bezoekende verkeer terug te dringen werd in de jaren '90 het vergunningparkeren (soms "betaald parkeren" genoemd) ingevoerd. Met deze ingrepen is het parkeerprobleem jarenlang binnen de perken gebleven. Het is nu echter de hoogste tijd dat de politiek niet bang meer is te erkennen dat het autoprobleem opnieuw dient te worden aangepakt. En zoals gezegd: naast het bieden van aantrekkelijke alternatieven met OV en fiets (waar de politiek terecht veel aandacht aan schenkt) zullen óók maatregelen getroffen moeten worden om gebruik en bezit van auto's te verminderen.



⁴ Nog steeds verkeren sommigen in de veronderstelling dat de omzet van winkels terugloopt als deze niet per auto bereikbaar zijn. Dit is een uit de jaren '90 overgebleven sentiment. Toen wezen enquêtes uit dat 70% van het winkelend publiek met de auto kwam. Deze enquêtes gaven echter een vertekend beeld. Immers het grootste deel van de aankopen gebeurt in supermarkten. En naar de supermarkt gingen en gaan erg veel mensen met een auto om de zware spullen makkelijk thuis te krijgen. De KvK heeft toen al aangetoond dat, wanneer de supermarkten uit de enquête-resultaten werden weggefilterd, bij de overige winkels slechts 30% met de auto kwam. De rest komt fietsend of lopend (eventueel lopend vanaf de parkeergarage). Er is geen reden om aan te nemen dat de cijfers nu anders zijn. Bovendien is het koopgedrag de laatste 10 jaar zo ingrijpend veranderd door internet dat het niet waarschijnlijk is dat auto-bereikbaarheid nog een factor van betekenis is. Zie hierover ook het dossier Retaildossier 9/5/2013: "Meer omzet? Maak winkelstraten autovrij".

Als iedereen autorijdt, staat iedereen stil.

Waar mijn auto staat, kunnen jouw kinderen niet spelen.

5.1. Minder auto's van forensen en toeristen - Transferia uitbreiden

Zoals hierboven uiteengezet, is het uitgangspunt dat primair het forensen- en toeristen-autoverkeer dient te worden verminderd. Gelukkig is het nu al zo dat een groot deel van de forensen en toeristen zich per OV verplaatst. Voor verdere vermindering van het forensen en toeristen-autoverkeer zijn transferia essentieel, zodat men de auto aan de rand van de stad kan laten staan en verder reist per OV of fiets.

Er zijn momenteel diverse transferia, en ook een aantal ad-hoc transferia, d.w.z. grote parkeervoorzieningen die in periodes dat ze niet nodig zijn voor hun basisfunctie, als transferium kunnen worden gebruikt. Gebleken is dat niet alleen aansluitend vervoer per OV, maar ook per huurfiets een groot succes is. Voor huur- en deelfietsen of scooters worden momenteel bijna dagelijks nieuwe toepassingen gevonden.

Een transferium in Forepark nabij een Randstadrail-station zou een goede aanvulling zijn.



Het zou ook zeer welkom zijn wanneer er een OV-verbinding met het ADO-stadion komt, zodat ook daar de grote parkeervoorzieningen kunnen worden ingezet als transferium.

Het allerbelangrijkste is natuurlijk de informatievoorziening. De gemeente moet niet alleen zelf dringend aandacht vestigen op de transferia, maar ook bij de vergunningverlening voor evenementen regelen dat de reis- en parkeerinformatie onderdeel is van de communicatiestrategie van de organisatoren.

Daarnaast moet ook de OV-aansluiting op diverse plaatsen logisch aansluiten en een snel alternatief naar de bestemming vormen.

Bij grote Scheveningse drukte zouden de matrixborden kunnen informeren: "laatste parkeerplaatsen voor Scheveningen" (naar analogie van de historische aanduiding "laatste benzinepomp voor de grens"). Dat begint dan bij het Zwarte Pad, en gaat vervolgens stroomopwaarts: dus daarna heeft de Zwolsestraatgarage de laatste parkeerplaatsen, daarna de Malieveldgarage, daarna Transferium Hoornwijk, daarna Zoetermeer.

5.2. Minder auto's van toeristen en forensen - Opheffen verkeerd transferium

Er zijn tussen het centrum en Scheveningen en in Scheveningen een groot aantal locaties waar men gratis kan parkeren en waar men direct op tramlijn 9 of 1 of 16 kan stappen. Forensen en toeristen maken hier veel en graag gebruik van. Ze zetten hun auto neer, stappen op de tram en zijn na 2 of 3 haltes bij al bij hun kantoor in het centrum, op het strand, bij het winkelgebied, of in Scheveningen. Sommigen halen hun vouwfiets uit de auto, en peddelen het laatste eindje.

Behalve het verbeteren van de transferia vóórdat men de stad inrijdt, is het hoogstnoodzakelijk dat het "gratis transferium midden in de stad" wordt opgeheven. Sterker nog: het verbeteren en uitbreiden van de transferia aan de rand van de stad heeft geen zin, wanneer niet eerst dit gratis transferium midden in de stad wordt opgeheven.



Koninginnegracht op een werkdag en op een druilerige zondag

De Koninginnegracht is een voorbeeld. Voor de gebruikers is het handig hier te parkeren, maar voor de stad is het funest. Door al deze overbodige autobewegingen verstopt Centrum Noord en Scheveningen. Het is nadelig voor heel Den Haag - deze auto's hebben immers eerst de hele stad doorgereden, en dus een flinke bijdrage aan de files en aan de luchtverontreiniging geleverd. Het opheffen van dit gratis transferium zal een forse vermindering van het aantal autobewegingen in het centrum en in de aanvoerroutes geven. Veel bezoekers weten van deze gratis plekken. Zij blijven dus – ook als alle parkeerplaatsen al lang bezet zijn – steeds rondjes rijden om te kijken of er ergens een plekje vrijkomt.

Om dit gratis transferium op te heffen dient er vergunningparkeren ingevoerd te worden, zowel op werkdagen als in het weekend, op de Plesmanweg, de Nieuwe Parklaan, etcetera. Vanwege het te verwachten waterbedeefteffect is het verstandig ook de iets verder gelegen wegen mee te nemen, zoals Duttendel.

Bij het invoeren van vergunningparkeren op deze wegen zal het bovenwijkse belang zwaarder moeten wegen dan dat van de wijkbewoners. Enkele van deze wegen (zoals de Cremerweg) hebben overigens nauwelijks bewoners. Een enquête mag hier dus niet de doorslag geven. Wel is het zinvol om mee te denken met degenen die nu van deze gratis plaatsen gebruik maken.

Ook langs de tramlijnen 3, 4, 6, 11 en 15 begint al duidelijk te worden dat ook hier forensen en toeristen gratis hun auto parkeren bij een halte en vervolgens met de tram naar hun bestemming gaan. Hier ontstaan dus wederom gratis transferia op de verkeerde plek. Wanneer het gratis transferium tussen Scheveningen en Centrum is opgeheven, zal automatisch nog meer druk ontstaan in bedoelde wijken. Het zal dus al snel nodig zijn dat ook daar vergunningparkeren wordt ingevoerd, zodat de klandizie verschuift naar locaties die wél bedoeld zijn als transferium. Het is van belang dat deze “gratis transferia” zo snel mogelijk worden opgeheven, zodat de echte transferia een kans krijgen ingeburgerd te raken.

5.3.Minder auto's van forensen en toeristen – vol is vol

De capaciteit van parkeergarages in Scheveningen kan nooit zo groot worden dat alle auto's van bezoekers van evenementen kunnen parkeren. Parkeergarages die alleen op mooie dagen gebruikt worden, zijn niet te betalen (zeker niet van belastinggeld). Zelfs als we het hele strand zouden asfalteren, zijn er niet genoeg plekken voor al die auto's.

Om verkeersinfarcten zowel op mooie stranddagen als op dagen met evenementen te voorkomen moeten de “tot hier en niet verder” verkeersregelaars sneller ingrijpen.

De gemeentelijke website “bereikbaarheid Scheveningen” moet hier duidelijk over zijn. Het verdient ook aanbeveling de informatieborden op A12, A4, N44 hierbij in te zetten.



Zodra de parkeergarages vol zijn: geen auto's meer toelaten. Bij rotonde Madurodam geen auto's meer de Nieuwe Parklaan of Plesmanweg/Badhuisweg op. De Alkemadelaan bij de Waalsdorperweg afsluiten. Enzovoort.

Parkeergarages die reserveringen aanbieden, dienen duidelijk te maken dat die reservering alleen geldt tot 5 uur vóór aanvang festiviteit. Immers, wie pas een uur voor aanvang van de festiviteit naar zijn gereserveerde parkeerplaats wil rijden, zal Scheveningen niet meer binnen kunnen rijden. Tegelijkertijd moet de capaciteit van het OV op hoogtijdagen worden aangepast.

Waar nog geen begin van een oplossing voor is gevonden, dat zijn de “plotselinge mooie stranddagen”. 's Zomers gebeurt het vaak dat er ineens één of twee mooie dagen in de weersvoorspelling staan. Gevolg: duizenden mensen besluiten plotseling een vrije dag op te nemen en naar het strand te gaan.



Uitpuilende trams en files zijn het gevolg. Van dit fileleed heeft niet alleen Scheveningen last maar ook de wijde omgeving. Gelukkig hebben inmiddels veel mensen de huurfietsen en scooters ontdekt. Maar ook het OV zou dit moeten kunnen opvangen. Gewenst is dat de HTM een scenario ontwerpt, dat direct in werking kan treden bij een plotseling optredende veel grotere vraag, zoals een dag met mooi strandweer.⁵

5.4.Minder auto's van toeristen en forensen – straatparkeren

Wie ondanks de aantrekkelijke transferia toch in Den Haag wil parkeren zou het beste in parkeergarages kunnen parkeren.

In het centrum en in andere winkelgebieden zijn een aantal parkeergarages. Om de openbare ruimte zo min mogelijk te belasten met parkerende auto's is het wenselijk overal de tarieven voor het straatparkeren hoger te laten zijn dan de tarieven in de parkeergarages. Daarnaast zouden de parkeergarages gestimuleerd moeten worden een klantvriendelijker tariefsysteem in te voeren. Bij een parkeerduur van 1 uur en 5 minuten het tarief voor 2 uur in rekening brengen zet veel kwaad bloed. Gelukkig is er bij sommige garages al een beweging gaande om met kleinere tijdseenheden te rekenen; de gemeente moet erop aandringen dit verder door te zetten. Door deze twee maatregelen zal een verschuiving optreden van straatparkeren naar garageparkeren.



Daarnaast is het gewenst bij straatparkeren een tariefdifferentiatie in te voeren, naar gelang de grootte van de auto. Dit kan eenvoudig nu iedere parkeerder op kenteken parkeert. Deze tariefdifferentiatie zou stimuleren dat er minder ruimte nodig is voor parkeren. Voor zover het benzineauto's betreft zijn kleine auto's in het algemeen ook minder vervuilend en stoten ze minder CO₂ uit.

5.5.Minder auto's van forensen en toeristen - rekeningrijden

Een vorm van rekeningrijden zal mogelijk deel gaan uitmaken van het landelijke beleid. Dit speelt echter op wegen buiten bebouwde kom. Daarbij verwijzen we naar het Deltaplan van de Mobiliteitsalliantie die alleen rekeningrijden ondersteunt wanneer de opbrengsten van het rekeningrijden niet gaan naar meer asfalt, maar naar meer OV en meer transferia. De Mobiliteitsalliantie is een samenwerkingsverband van 25 organisaties (o.a. ANWB, NS, Transport- en logistiek Nederland, Fietzersbond, ROVER, OV-bedrijven). Mogelijk geeft het ook enige verlichting van de autodruk in Den Haag.

⁵ Soms wordt bij het probleem van de plotseling mooie stranddagen verwezen naar de metro die volgens de plannen van de Schaalsprong naar Scheveningen moet gaan rijden. Dit is onjuist. Ook als er metro naar Scheveningen komt zal de normale dienstregeling onvoldoende zijn om plotseling mooie stranddagen op te vangen. Een speciaal scenario om die op te vangen zal dus altijd nodig blijven – dit is dus een zogeheten “no-regret” maatregel. ROVER wil hierover graag met de HTM in overleg.

6. Logistiek bevoorrading/bezorging

Aan het begin is al gesteld dat het vervoer waarvoor de auto onmisbaar is, voorrang op het andere vervoer moet hebben. Dat wil niet zeggen dat er hierbij niets te verbeteren is. Tegenwoordig staat er bij elk flatgebouw minstens 2 maal daags een pakjes-bezorger voor de deur; dat kan nooit de bedoeling van de marktwerking geweest zijn. Gelukkig zijn er al initiatieven om het bezorgen van pakjes te stroomlijnen. Het bezorgen van maaltijden vraagt ook om aandacht. Al deze bevoorrading en distributie veroorzaakt vaak een buitenproportionele hoeveelheid uitlaatgassen. Ook de bevoorrading van winkels en bedrijven kan beslist efficiënter. Hiervoor zijn ook diverse initiatieven om tot een beter systeem te komen. Het Platform Stedelijke Distributie is intensief bezig voor al deze zaken effectievere en efficiëntere oplossingen te zoeken. De gemeente kan en moet hierin een stimulerende rol blijven spelen.



Uitbreiding van de milieuzone kan in samenhang met de logistieke verbeteringen een wederzijds stimulerend effect hebben.

Deze verbeterprocessen zijn - voor zover wij weten - in volle gang. Wij zullen hiervoor in dit rapport geen verdere voorstellen doen, maar dringen er bij de gemeente op aan hier grote prioriteit aan te geven.⁶

7.1. Minder auto's van bewoners – Vergunningparkeren / wachtlijst.

Het huidige beleid is dat wanneer in een wijk de parkeerdruk te hoog wordt, de gemeente voorstelt vergunningparkeren in te voeren. De bewoners kunnen dan kiezen. Dit leidt in de meeste wijken wel tot een redelijk resultaat. In sommige wijken is de parkeerdruk zo hoog, dat ook schots en scheef wordt geparkeerd, zodat onveilige situaties (voor ambulances, brandweer) worden verwacht. In dat soort gevallen heeft niet de wijk het laatste woord, maar laat de gemeente de veiligheid de doorslag geven: vergunningparkeren wordt ingevoerd.

Het vergunningparkeren heeft in veel wijken grote verbeteringen gebracht. Ook al is er voorafgaand aan het invoeren soms hevige weerzin bij de wijkbewoners. Achteraf blijkt de overgrote meerderheid heel tevreden.

Ook in de wijken waar nu vergunningparkeren is, moet niet de indruk gewekt worden dat iedereen "recht op een parkeerplaats heeft". Kijk alleen al naar de bewoners die een parkeergarage onder hun flat hebben. Zij hebben geen recht op een straatvergunning – zij worden verplicht de dure garageplaats te kopen of huren.

⁶ Zie ook interessant artikel in recente New Scientist.

<https://www.newscientist.com/article/mg24332460-800-guilt-free-online-shopping-is-possible-if-we-reinvent-home-delivery/>

Aangezien te verwachten is dat het autobezit nog verder zal toenemen, zou het goed zijn als de gemeenteraad nu al vastlegt dat zodra de parkeerdruk in de wijk, ondanks het vergunningparkeren, hoger is dan 90%, er geen nieuwe vergunningen aan bewoners of bedrijven worden afgegeven. Wie dat wil, wordt op een wachtlijst geplaatst. Zodra er dan een vergunning wordt beëindigd, komt de oudste op de wachtlijst aan de beurt. In Amsterdam wordt dit systeem al heel lang gehanteerd. Dit systeem zou door de gemeenteraad officieel moeten worden vastgelegd als geldend voor heel Den Haag.

Daarnaast is het wenselijk dat ingevoerd wordt dat als de parkeerdruk hoger is dan 80%, er geen vergunningen meer voor 2^e auto's worden afgegeven.

Het is wenselijk de tarieven voor het vergunningparkeren te differentiëren naar grootte. Net als de hiervoor genoemde tarieven voor straatparkeren. Van klein tot groot oplopend van €60 tot €120 per jaar. Het komt voor dat bewoners die op eigen terrein één parkeerplaats hebben, voor hun tweede auto een vergunning op straat vragen. Daarvoor betalen ze nu soms het tarief van een "eerste auto". Dit zou o.i. het tarief voor een tweede auto moeten worden. In vergelijking met bewoners die verplicht zijn een eigen parkeergarage te gebruiken en te betalen, is de vergunning voor straatparkeren toch al zeer goedkoop.



7.2. Minder auto's van bewoners – leefstraten

Alhoewel onze prioriteit uitgaat naar het verminderen van het aantal auto's van forensen en toeristen, zijn er wijken waar nu of in de nabije toekomst ook al te veel de auto's van bewoners zijn. Dit gaat dan met name over het ruimtebeslag van het parkeren. In diverse wijken vooral in Centrum en de schil daaromheen komt dit naderbij. Om zoveel mogelijk plaatsen beschikbaar te hebben voor de bewoners geldt in dergelijke wijken al geruime tijd het vergunningparkeren.



De Galileistraat vroeger en nu

De smalle 19^e-eeuwse straten vol met geparkeerde auto's zijn niet alleen funest voor het mooie stadsbeeld, maar het is ook volstrekt onmogelijk om in die straten andere functies te accommoderen. Iedereen wil meer groen, meer bomen in de wijken. Voor de klimaatverandering moeten er meer mogelijkheden zijn voor het bergen van water. Er moeten ORAC's komen vanwege de meeuwenoverlast, en ga zo maar door. Ook de autobezitters zelf zijn ontevreden omdat ze 's avonds thuiskomend, vaak ettelijke rondjes moeten rijden voordat ze een plek voor hun auto vinden. Sommigen kopen dan maar een elektrische auto, want die kan geparkeerd worden op een gereserveerde parkeerplaats. Anderen worden dan weer geïrriteerd omdat er voor twee elektrische oplaadplaatsen, 3 algemene parkeerplaatsen worden opgeheven. Bij de stadsgesprekken in het kader van "Ruimte voor de stad" werd herhaaldelijk door deelnemers en door deskundigen aangevoerd dat wijken dreigen te bezwijken onder de autodruk. Algemeen werd als goede oplossing het volgende systeem aangedragen:

Vraag in een straat of er tien bewoners zijn die bereid zijn over te stappen van een privé-auto naar een deelauto. De ruimte van die tien parkeerplaatsen wordt als volgt aangewend: 2 gereserveerde P-plaatsen voor de 2 deelauto's; de ruimte van 6 parkeerplaatsen wordt omgevormd tot groen met bankjes/speelplaats (naar keuze van de straat) en zo blijven 2 parkeerplaatsen gewoon parkeerplaats, zodat de overige bewoners van de straat minder lang blokjes om hoeven rijden om een P-plaats te vinden als ze 's avonds thuiskomen.



Kernpunt is: iedereen in de straat heeft voordelen. Die 10 bewoners die een abonnement op de deelauto's nemen, hebben behalve het financiële voordeel ook het voordeel dat ze altijd een gereserveerde parkeerplaats in de eigen straat hebben. Iedereen heeft voordeel van het groen, de speelplekken. En iedereen heeft iets meer kans 's avonds in de straat een parkeerplek te vinden. In overleg met de gehele straat is hierop naar hartenlust te variëren, bijvoorbeeld om fietsenbergingen in te passen, ORAC's in te passen.

In andere steden is al ervaring opgedaan met deze methode, en is men enthousiast over deze aanpak om de bewoners te verleiden tot minder autobezit. In Gent noemt men dit "leefstraten". Nog mooier is het natuurlijk wanneer op die manier hele leefgebieden ontstaan.

Dit is dus wezenlijk iets anders dan hetgeen de gemeente Den Haag in september 2018 deed. De gemeente vroeg twee bewoners hun auto elders te parkeren, en voor de deur van die twee bewoners wordt een kunstgraskleedje neergelegd. Zo ging iedereen in die straat erop achteruit, in plaats van vooruit.

7.3.Minder auto's van bewoners. Extra bewonersgarages?

Voor het tekort aan parkeerplaatsen voor bewoners wordt door sommigen gepleit extra bewonersgarages te bouwen. Men ziet bouwen van een 2- of 3-laagse parkeergarage onder (bijvoorbeeld) een pleintje in de wijk als oplossing. Dit lijkt in de meeste gevallen niet realistisch, aangezien de kosten van zo'n plaats rond € 55.000 bedragen. Hoeveel mensen in de wijk hebben dat over voor een parkeerplaats? En daar komen dan ook nog eens VvE-kosten van € 25 per maand bij.

Huren komt op ruim € 200 per maand neer. Voor de meeste mensen ook niet haalbaar. Subsidie van de gemeente hiervoor? Dat geeft rechtsongelijkheid t.o.v. de bewoners in flatgebouwen waar een parkeergarage onder zit, en waar de kosten geheel door de bewoners zelf worden gedragen. In een omgeving met zeer draagkrachtige bewoners/ondernemers kan zo'n nieuwe garage wel haalbaar zijn. Dat is gebleken bij de nieuwe garage met automatische berging in de Hoge Nieuwstraat (abonnement kost €3000 per jaar), en de openbare parkeergarage Museumkwartier, die deels wordt gefinancierd door abonnementen (kost gemiddeld € 3500 per jaar). Beide parkeergarages zijn door particulier initiatief tot stand gekomen.

7.4.Minder auto's van bewoners – parkeren bij nieuwbouw-woningen

Vanaf de jaren '70 is de vaste regel dat bij nieuwbouw een "parkeernorm" geldt. Die houdt in dat er op eigen terrein wordt geparkeerd. Ruwweg: 1 parkeerplaats per woning. Voor andere bestemmingen gelden ook normen. Bij flatgebouwen worden die parkeerplaatsen tegenwoordig in een parkeerkelder onder het gebouw aangelegd. De parkeernorm is momenteel een minimum-norm. Dat wil zeggen: bij nieuwbouw mag men ook meer parkeerplaatsen per woning aanleggen. Om de autodruk in de stad te beperken zou het aanbeveling verdienen het minimum ook tegelijk het maximum te laten zijn. De gemeente heeft al aangekondigd deze norm te willen nuanceren. Daarbij moet geen rechtsongelijkheid ten opzichte van andere bewoners ontstaan. Mogelijk zou zijn: in de parkeergarage ruimte voor twee elektrische deelauto's te bestemmen, en daardoor 10 parkeerplaatsen minder op te nemen dan het aantal woningen. Daar zou dan natuurlijk mee moeten samenhangen dat de bewoners van dat flatgebouw geen recht hebben op een parkeervergunning op straat, ook wanneer ze geen eigen parkeerplaats hebben.



In de agenda "Ruimte voor de stad" en in de daarop gebaseerde uitwerkingsnota's werd al gesuggereerd dat de parkeernorm bij hoogbouw aangepast moet worden. Dat is logisch want wanneer ook bij hoogbouw diezelfde parkeernorm wordt gehanteerd zou men onbetaalbaar diep de parkeergarage moeten bouwen. Bijvoorbeeld: voor hoogbouw van 140 meter zou een parkeergarage van 8 lagen diep moeten worden gebouwd. Dat is de reden dat in de diverse gemeentelijke nota's sprake is van "uitsluitend hoogbouw rond de knooppunten van openbaar vervoer". Dus rond CS, HS en NOI. Immers, zo is de achterliggende gedachte: daar hebben de toekomstige bewoners geen auto nodig.



Alleen: volgens de huidige regel (“wie niet op eigen terrein kan parkeren krijgt een bewonersvergunning”) kunnen al die toekomstige hoogbouwbewoners wel een vergunning aanvragen.

Toch is het niet de bedoeling dat de toekomstige bewoners van flatgebouwen rond de OV-knooppunten vergunningen krijgen voor de omliggende wijken waar de parkeerdruk al heel groot is. Om niet nog meer rechtsongelijkheid tussen de Haagse burgers te creëren is het beter ook hierbij terug te vallen op de hiervoor al bepleite invoering van een wachtlijst wanneer in een wijk met vergunningparkeren de parkeerdruk boven de 90% komt. Dan is niet alleen de uit de hand lopende druk in bestaande dichtbebouwde wijken te voorkomen, maar kan ook het probleem bij de hoogbouw rond OV-knooppunten worden opgelost, zonder rechtsongelijkheid te creëren.

8. Zijn elektrische auto's de oplossing voor alle overlast van de autodruk?

In het voorgaande is op diverse plaatsen opgemerkt dat een maatregel om de autodruk in Den Haag te verminderen, tevens een vermindering van CO₂⁷ en/of vervuilende uitlaatgassen geeft. Soms worden elektrische auto's aanbevolen om de CO₂- uitstoot en de uitlaatgassen te verminderen. Dit is in de vakliteratuur niet onomstreden.

Als het gaat om het verminderen van de vervuilende uitlaatgassen en fijnstof is het vele malen effectiever de milieuzone uit te breiden, zowel qua grenzen als qua soorten auto's. Het College-akkoord bevat al het voornemen de milieuzone ook van toepassing te verklaren op de personenauto's en busjes. Dat is prima – graag snel doen! De milieuzone zou ook moeten worden uitgebreid tot de Teldersweg. Daarnaast zou ook het rijden in echt oude auto's (ouder dan 25 jaar) in Centrum en Scheveningen moeten worden verboden. Het “rondje boulevard” is helaas nog steeds bijzonder in trek bij eigenaren van oude auto's en motoren. Voor manifestaties van oude auto's zou niet vaker dan 2 maal per jaar een ontheffing gegeven mogen worden.



⁷ Voor de helderheid: CO₂ is niet “vies”. CO₂ is de bron van het leven op aarde. Planten ademen CO₂ in en maken er koolstof van voor hun groei en ademen zuurstof (O₂) uit. Mensen ademen zuurstof in en CO₂ uit. Auto's (op gas, benzine of diesel) stoten CO₂ uit, plus een aantal wél vieze uitlaatgassen: HC, CO, NO_x en fijnstof. Voor onze gezondheid wordt al sinds 1992 door EU voorgeschreven dat die vieze uitlaatgassen moeten verminderen. Nieuwe auto's moeten aan steeds strengere norm voldoen. Deze Milieuclassificatie wordt uitgedrukt als Euro 1 t/m Euro 6. De huidige norm voor nieuwe auto's is Euro 6.

Daarnaast zegt het Energielabel At/m G iets over de zuinigheid, oftewel de uitstoot van CO₂. Dit is echter een relatieve norm ten opzichte van het gemiddelde van die gewichtsklasse. Zodoende blijkt een oude kleine Fiat met Energielabel F minder CO₂ uit te stoten dan een nieuwe grote Mercedes met Energielabel A. Om mensen meer klimaatbewust te maken bij de keuze van hun auto zou de Minister dit (misleidende) relatieve Energielabel moeten vervangen door een gewoon absoluut label.

Moderne benzine-auto's hebben veel minder uitlaatgassen. Ook het argument dat files zoveel uitlaatgassen veroorzaken is twijfelachtig, aangezien moderne auto's het Start-Stop systeem hebben.⁸ Alhoewel ook dit weer omstreden is.

Wat betreft het ruimtegebruik zijn de elektrische oplaadplaatsen niet gunstig. De twee parkeerplaatsen bij een laadpaal voor elektrische auto's nemen de ruimte in van 3 oorspronkelijk parkeerplaatsen. In een buurt met overvolle straten moeten bewoners 's avonds vaak langdurig rondjes rijden voor ze eindelijk een plek voor hun auto vinden. Wanneer 2 bewoners dan een E-parkeerplaats in de eigen buurt krijgen, is dat niet bevorderlijk voor de onderlinge verhoudingen. Boze tongen beweren dat E-auto's vooral worden aangeschaft vanwege die gereserveerde parkeerplaats, waar men altijd pleegt te blijven staan, ook als de batterij al lang vol is. En al die laadpalen dragen beslist niet bij aan de verfraaiing van het stadsbeeld. Het is zeer de vraag of de gemeente hiermee wel op de goede weg is, gegeven het schreeuwende gebrek aan openbare ruimte voor allerlei wél gewenste functies. Hoe wordt dat als de helft van alle auto's aan de laadpaal moet?

Wat betreft de vermindering van de CO₂- uitstoot wordt de vraag gesteld of de elektrische batterij-auto daar wel zoveel aan bijdraagt. Zolang er gas- en kolencentrales zijn, die de stroom opwekken, zolang de batterijen zeldzame metalen nodig hebben, en veel CO₂- uitstoot veroorzaken bij de productie, etcetera, zijn hier veel twijfels over. Veel mensen wachten liever tot er een goed alternatief is, zoals de waterstof-auto.⁹

Wat in ieder geval onomstreden is, is dat vermindering van de CO₂-uitstoot door het verkeer nodig is, en dat we daar ook aan kunnen bijdragen door niet in benzineslurpers te rijden. Door kleinere benzine-auto's te rijden besparen we CO₂ en we besparen geld.

Om als gemeente toch te voldoen aan de vraag van landelijke overheid om elektrisch rijden te stimuleren zou de regel kunnen zijn dat deelauto's elektrisch zijn. Dan kunnen de twee parkeerplaatsen per straat die gereserveerd waren voor elektrische auto's nu gebruikt worden voor de deelauto's. Geen extra laadpalen meer nodig, en geen burenruzies over de gereserveerde parkeerplaatsen.



⁸ Uitleg voor de niet-autorijders. Het Start-Stop systeem houdt in de bij stilstand de motor automatisch afslaat, en door het weer intrappen van de koppeling de motor automatisch weer aanslaat. Die extra start doet de laatste 5 seconden van de zwijgende motor teniet. Maar bij files en stoplichten (veel langer dan 5 seconden) is dit een grote besparing van uitlaatgassen. De overige systemen in de auto blijven draaien op de accu. In stadsverkeer is dit een besparing van 8% op zowel de uitlaatgassen als de CO₂- uitstoot.

⁹ De waterstof-auto is ook een elektrische auto, maar maakt de elektriciteit zelf uit waterstof, die gewoon getankt kan worden. Binnenkort komt er een waterstof tankstation in Den Haag. Verspreid door het land komen meerdere tankstations. Waterstof wordt gemaakt uit elektriciteit, bijvoorbeeld uit een overschot aan elektriciteit hier of elders. Waterstof is makkelijk te vervoeren, en makkelijk op te slaan. Waterstof-auto's zijn nu nog vrij duur, maar de verwachting is dat de prijs snel zal dalen.

9. Tot slot

Een aantal van de bovengenoemde maatregelen kosten veel geld, sommige vereisen specifieke studie. En niet alles kan tegelijk. Maar zeer urgent zijn 2 maatregelen die bovendien geen geld kosten. Dit zijn:

- Een besluit over het invoeren van het systeem van wachtlijsten in heel Den Haag;
- Een besluit over het opheffen van het “gratis transferium” tussen Centrum en Scheveningen.



De Gemeente Den Haag geeft het goede voorbeeld!

Colofon

Tekst en foto's:

Eveline Blitz (Vrienden van Den Haag) e.blitz@wxs.nl

Met medewerking van:

Arnold van der Heijden (Rover Den Haag)

Henk Toet (Rover Den Haag)

Aad Pronk (Fietzersbond Den Haag)

Aede Schoustra (Fietzersbond Den Haag)

Caroline de Jong (AVN Den Haag)

Jan Nicolai (Bewonersorganisatie Zorgvliet)

Bert Ouwehand (Bewonersorganisatie Duinoord)

Jacob Bijl (Vrienden van Den Haag) (foto's)