



Groot en klein: parkeertarief bewonersvergunning differentiëren?

MEER LUCHT, MINDER AUTO'S

VERVOLG

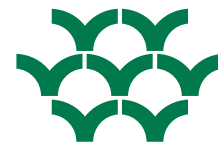
Als we Den Haag leefbaar willen houden, moeten we paal en perk stellen aan de hoeveelheid auto's. De werkgroep Stadsbeeld en Stadsgroen stelde hierover een nota op, die op 9 januari jl. werd aangeboden aan Robert van Asten, wethouder van Verkeer. In het vorige nummer van Ons Den Haag (2020.02) schreef Eveline Blitz er over. In dit nummer haar tweede bijdrage.

Wanneer we praten over structureel minder auto's in de stad betreft dat in eerste instantie de auto's van forensen en toeristen. Auto's die echt noodzakelijk zijn, moeten kunnen blijven rijden, denk aan hulpdiensten, loodgieter, taxi, ouderen/invaliden. Het probleem zit vooral in de hoeveelheid ruimte die auto's in de stad innemen, zowel rijdend als geparkeerd.

De gemeente is bezig de zogeheten Mobiliteitstransitie vorm te geven. Daarbij ligt de nadruk op verbeteringen van de fietsvoorzieningen en het openbaar vervoer. In het vorige

artikel is al aangegeven dat de gemeente ook actief het aantal auto's moet beperken. De gemeente is al begonnen met de auto's van forensen en toeristen. Er waren diverse transferia buiten de stad, maar die bleken vol te staan met auto's uit de betreffende buurt. Nu ontwikkelt de gemeente een systeem voor transferia waarmee er alleen auto's toegelaten worden van mensen die verder met OV naar hun werk of naar toeristische bestemmingen in Den Haag reizen.

In de stad zelf zal men ook verder moeten gaan met het invoeren van vergunningparkeren. De ervaring leert dat sommige bewoners vooraf bezwaren hebben tegen het invoeren van vergunningparkeren, achteraf blijkt de tevredenheid te overheersen: men ontdekt dat jezelf voor een zeer beperkt bedrag een vergunning krijgt, en bovendien een bezoekersvergunning waarmee bezoek gratis kan parkeren. Het belangrijkste is dat er weer lucht komt in de woonstra-



ten; dat die niet meer volgeparkeerd worden door automobilisten die niets in de wijk te zoeken hebben. Misschien zou een gedifferentieerd tarief voor de bewonersvergunning ook wel meer lucht in de straten brengen. Wat denkt u van een extra hoog tarief voor SUV's, en een extra laag tarief voor kleine autootjes?

Wachtlijsten

Met al die extra inwoners die we de komende jaren krijgen, dreigt het aantal auto's van bewoners ook flink toe te nemen. Nu al zijn er wijken waar ondanks het vergunningparkeren een te hoge parkeerdruk is. 's Avonds rondjes moeten rijden om ten slotte drie straten verder nog een laatste parkeerplek te vinden, is niet leuk. Willen we nu dat elke nieuwe bewoner ook een vergunning krijgt, zodat we voortaan nog verder weg een parkeerplek moeten gaan zoeken? Een alternatief kan zijn dat de gemeente geen nieuwe vergunningen meer verstrekt, maar aanvragers (nieuwe bewoners) op een wachtlijst noteert. Of is dat oneerlijk tegenover nieuwe bewoners? Of toch wel acceptabel? Immers, het is dan natuurlijk bekend dat in die wijk een wachtlijst geldt. Zodoende kunnen mensen die een huis zoeken, het fenomeen wachtlijst meewegen bij hun beslissing al dan niet in die wijk een huis te kopen of te huren. Net als de aanwezigheid van scholen, groen in de buurt, het strand om de hoek en al die andere factoren. Ook worden steeds meer vergunningen aangevraagd voor een tweede (of derde) auto. Er lijkt grote overeenstemming om – wanneer de parkeerdruk in een vergunninggebied begint toe te nemen – al snel een absolute stop te zetten op de uitgifte van tweede vergunningen.

Extra bewonersgarages?

Sommigen pleiten voor het bouwen van extra bewonersgarages als er een tekort aan straat-parkeerplaatsen is. Een garageplaats in een drielaagse ondergrondse garage kost ongeveer € 55.000; dit lijkt voor de meeste bewoners niet haalbaar. Subsidie hiervoor zou rechtsongelijkheid betekenen voor de bewoners in flatgebouwen met een parkeergarage eronder, waar de kosten geheel door de bewoners zelf worden gedragen. Zij krijgen geen vergunning voor straatparkeren en moeten dus wel een plaats in de eigen parkeergarage kopen of huren.

Leefstraten in oude wijken

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. We willen op straat een rijtje fietsnietjes zodat er op de stoep ruimte overblijft om te lopen. Er moeten ondergrondse restafvalcontainers (ORAC's) komen, en ga zo maar door.

Bij de stadsgesprekken in het kader van 'Ruimte voor de stad' werd herhaaldelijk door deelnemers en 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: twee gereserveerde P-plaatsen voor de twee deelauto's; de ruimte van zes parkeerplaatsen wordt omgevormd tot groen met bankjes/speelplaats (naar keuze van de straat). Zo blijven twee parkeerplaatsen gewoon parkeerplaats, zodat de overige bewoners van de straat minder lang blokjes hoeven omrijden om een P-plaats te vinden als ze 's avonds thuiskomen.

Kernpunt is: iedereen in de straat heeft voordelen. Die tien bewoners die een abonnement op de deelauto's nemen,



Auto's bepalen het beeld in overvolle straten

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 en de speelplekken. Verder heeft iedereen iets meer kans 's avonds een parkeerplek in de straat te vinden. Hierop is in overleg met de gehele straat naar hartenlust te variëren. In andere steden is 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'. Kernpunt in onze steeds ontwikkelende stad moet zijn: wanneer er ruimte gezocht wordt voor iets nieuws, ongeacht of het ORAC's zijn, speelvoorzieningen of woningen, dan mag dat niet ten koste gaan van het groen, de fietsvoorzieningen of de voetgangers, maar eerder ten koste van de ruimte voor auto's.

Eveline Blitz, tekst en foto's

Werkgroep Stadsbeeld en Stadsgroen

stadsbeeldenstadsgroen@vriendenvandenhaag.nl



Leefstraat in Gent, België (foto Barbara Dewil)



Het voormalige havenkantoor aan de Bierkade is weer in gebruik genomen als havenkantoor voor De Ooievaart. Met het kantoor als thuisbasis, laten ze je graag de mooie stad vanaf het water zien.

PETER DUIJVESTIJN
DE OOIEVAART
BIERKADE 18

Bouw mee aan Haags karakter!

Word certificaathouder

Stadsherstel Den Haag koopt, herstelt en beheert monumenten en beeldbepalende panden. Want het historische karakter van Den Haag en omgeving moet behouden worden! Stadsherstel dankt een groot deel van haar vermogen aan certificaathouders. Zij steunen het gedachtegoed en werk van de organisatie door certificaten te kopen. Geïnteresseerd in certificaten van Stadsherstel?

Kijk snel op www.stadshersteldenhaag.nl

STADS
HERSTEL



DEN HAAG