

Parkeernota Hilversum 2017



HILVERSUM - JUNI 2017

Samenvatting

Het (auto)parkeerbeleid van de gemeente Hilversum is toe aan een herijking. In de huidige situatie zijn de relevante nota's op parkeergebied te veel versnipperd en ontbreekt een duidelijk geheel. Tegelijk is er op diverse onderdelen binnen het parkeerbeleid een roep om verandering, bijvoorbeeld ten aanzien van (de invoering van) betaald parkeren, de aanpak van verstoringen in de totale parkeerbalans en de parkeersituatie bij ruimtelijke ontwikkelingen. In de voorliggende nieuwe parkeernota wordt rekening gehouden met de wensen van nu en worden de verschillende delen van het parkeerbeleid samengevoegd in één overkoepelend bestand. Ook wordt een duidelijke relatie gecreëerd tussen het netto overschot dat parkeren jaarlijks oplevert en de uitgaven van deze gelden. In bijlage 8.1 zit een overzicht van het Uitvoeringsprogramma.

Inhoudsopgave

1. Aanleiding	4
2. Inhoud	4
3. Doelstelling	4
4. Sectie A: Betaald parkeren	6
5. Sectie B: Parkeren bij Ruimtelijke ontwikkelingen	12
6. Sectie C: Parkeerverordening	15
7. Sectie D: Overige maatregelen	18
8. Bijlagen	22
8.1 Uitvoeringsprogramma	23
8.2 Stroomschema Betaald Parkeren	24
8.3 Kaart huidig gebied	25
8.4 Overzichtskaart mogelijke uitbreidingen betaald gebied	26
8.5 Financieel overzicht Parkeerexploitatie	27
8.6 Kaart afgesloten kernwinkelgebied	28
8.7 Concept Beleidsregels Parkeren bij Ruimtelijke ontwikkelingen Hilversum 2017	29

1. Aanleiding

Het parkeerbeleid van Hilversum vraagt om een actualisatie. Met een nog altijd licht stijgend autobezit en met de toename van het aantal huishoudens in de gemeente blijft het een opgave om de schaarse parkeerruimte zo goed mogelijk te verdelen. Hilversum kent een aantal reguleringsmiddelen, waarvan betaald parkeren (in Hilversum altijd gecombineerd met parkeren voor vergunninghouders) en de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen de belangrijkste zijn. In de Structuurvisie 2030 is vastgelegd dat in 2030 in heel Hilversum gereguleerd parkeren is met één parkeerplaats per adres in de openbare ruimte. In de Structuurvisie Verkeer & Vervoer 2030 is, als uitwerking van de algemene Structuurvisie, al een aanzet gegeven om te komen tot een moderner parkeerbeleid. Ook onderdelen uit het coalitieakkoord zijn verwerkt (bijvoorbeeld nieuwe parkeernormen).

In de nieuwe **Parkeernota Hilversum 2017** wordt nader invulling gegeven aan het parkeerbeleid voor de komende jaren (scope 2025). Uiteraard staat parkeren niet op zich; het heeft een nauw verwantschap met onder andere wonen, economie, centrum en mobiliteit. Gelet op de aanstaande veranderingen als gevolg van de Omgevingswet is het nog belangrijker geworden om parkeren goed te borgen in de stad en de mogelijkheid van flexibiliteit in te bouwen. Het bereikbaar en leefbaar houden van buurten is daarbij het uitgangspunt, waarbij klantvriendelijk parkeren voor bewoners, ondernemers en bezoekers van Hilversum nadrukkelijk betrokken is.

NB. Deze parkeernota richt zich op het parkeren van auto's. De opgave op het gebied van fietsparkeren worden in het Fietsparkeerplan behandeld. Deze is in april 2017 in de raadscommissie Verkeer & Beheer behandeld. Voor het laadpuntenbeleid en het beleid ten aanzien van gehandicaptenparkeerplaatsen wordt verwezen naar de bestaande nota's en uitvoeringsregels. Deze zijn te vinden op de gemeentelijke website.

2. Inhoud

In deze Parkeernota is al het bestaande parkeerbeleid samengevoegd en waar nodig aangepast. De diverse onderdelen zijn verdeeld in secties, die onderling naar elkaar verwijzen. In de eerste sectie (hoofdstuk 4) wordt ingegaan op de invoering van betaald parkeren. In de tweede sectie (hoofdstuk 5) wordt ingezoomd op het borgen van een goede parkeeroplossing bij ruimtelijke ontwikkelingen. In de derde sectie (hoofdstuk 6) komen enkele veranderingen ten aanzien van vergunningparkeren aan bod. Sectie vier (hoofdstuk 7) bevat de overige relevante wijzigingen in het parkeerbeleid. Een deel van het parkeerbeleid is reeds opgenomen in de Structuurvisie Verkeer.

3. Doelstelling

Het doel van de nieuwe parkeernota, waar al het autoparkeerbeleid in één document is ondergebracht, is veelledig:

- Het beter inspelen op de veranderingen die in de hedendaagse samenleving zichtbaar zijn
- Het bereikbaar en leefbaar houden van de buurten van Hilversum
- Het creëren van een evenwichtige parkeerbalans door vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen
- Effectiever gebruik beschikbare parkeerplaatsen

- Het verbeteren van processen rondom invoering betaald parkeren
- Het bijdragen aan een hoogwaardig woon- en werkklimaat van Hilversum

4. Sectie A: Betaald Parkeren

Dit hoofdstuk beschrijft de problematiek rondom de invoering en uitbreiding van het gebied met betaald parkeren en geeft nieuwe kaders wat dat onderwerp betreft.

Aanleiding

Hilversum kent al lange tijd een systeem van betaald parkeren met vergunninghoudersparkeren¹. Ooit gestart in het centrum, is parkeerregulering steeds verder uitgebreid in de gebieden rondom het centrum. De processen rondom het invoeren en/of uitbreiden van betaald parkeren zijn complex en gaan meestal gepaard met veel emotie vanuit de samenleving. Doel van deze sectie is om het proces rondom invoering betaald parkeren in beeld te brengen en aan te geven hoe deze verbeterd kan worden.

Probleemanalyse

Het autobezit is de laatste 50 jaar verzesvoudigd. Met de opbouw van Hilversum is geen rekening gehouden met een dusdanig autobezit. Vooral in de vooroorlogse wijken leidt dit tot een hoge parkeerdruk, vanwege de smalle straten met weinig mogelijkheden om te parkeren enerzijds en de hoge woningdichtheid anderzijds. Parkeerplaatsen op eigen terrein zijn zeldzaam. Voorbeelden van dit soort wijken zijn de Geuzenbuurt, de Electrobuurt en het Bloemenkwartier.

Invoering van betaald parkeren leidt ertoe dat parkeerproblematiek verschuift (de zogeheten olievlakwerking). Men is niet bereid om te betalen voor parkeren en zoekt de dichtstbijzijnde gratis parkeerplaats. Er zijn daarin verschillende groepen parkeerders te onderscheiden: bewoners (die geen parkeervergunning kunnen of willen aanvragen in het betaalde gebied), bezoekers (met name van het centrum), werknemers van het centrum, forensen (die op en neer reizen naar bijvoorbeeld Amsterdam, Schiphol of Utrecht) en vakantiegangers (langdurig gratis parkeren nabij station).

De combinatie van een hoog autobezit en de aantrekkingskracht voor 'freeriders' zorgen in veel wijken voor parkeeroverlast. Het invoeren van betaald parkeren zorgt ervoor dat vraag en aanbod beter met elkaar in balans komen. Steeds meer bewoners en ondernemers van de overlastgebieden geven aan een proef betaald parkeren te willen starten. In de Nota Draagvlakonderzoek (2004) zijn spelregels opgesteld hoe dit soort verzoeken dienen te worden aangepakt. Hoewel de basis simpel lijkt (enqu&ete uitzetten bij gebieden met een parkeerdruk hoger dan 80%, minimaal 60% respons, minimaal 50%+1 voor), zitten er toch veel haken en ogen aan. Dit is het beste te illustreren met een voorbeeld (zie kader volgende bladzijde).

Huidig beleidskader betaald parkeren

Het huidige relevante beleid ten aanzien van betaald parkeren is te vinden in de Structuurvisie 2030, de nota Geïntegreerd parkeerbeleid 2009 en de Nota Draagvlakonderzoek 2003.

Structuurvisie 2030 & Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2030

In de Structuurvisie 2030 staat de langetermijnvisie van de gemeente beschreven. Ten aanzien van parkeren staat er onder meer dat parkeren op maaiveld in heel Hilversum in 2030 gereguleerd is en dat er gemiddeld één parkeerplaats per adres in de openbare ruimte aanwezig is. Bewoners zijn zelf verantwoordelijk voor de oplossing van de tweede en derde auto's binnen een huishouden. Een en ander wordt nader uitgewerkt in de Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2030, onder andere de onderdelen draagvlak en parkeerdruk.

¹ In het vervolg van deze nota wordt gesproken over 'betaald parkeren'. Hiermee wordt de combinatie bedoeld van betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren, tenzij anders is aangegeven.

Nota geïntegreerd parkeerbeleid 2009

In de parkeernota van 2009 wordt onder andere opgemerkt dat vraag en aanbod beter in balans moeten raken. Het invoeren van betaald parkeren kan daarbij van grote waarde zijn (met name om de parkeervraag in een buurt te verlagen), maar ook het toevoegen van parkeerplaatsen is van belang (verhogen parkeeraanbod).

Nota Draagvlakonderzoek 2004

In de Nota Draagvlakonderzoek² staan de huidige regels van enquêtering beschreven. Het aanbieden van een vorm van parkeerregulering is wijkgericht en gebeurt bij een geconstateerde parkeerdruk van meer dan 80%. Bij een gemeentelijke enquête dient minstens 60% gereageerd te hebben en meer dan de helft (50%+1) voorstander te zijn van invoering betaald parkeren (advies aan college), alvorens daartoe wordt overgegaan.

Voorbeeld huidig proces invoering betaald parkeren

De gemeente ontvangt een handtekeningenlijst van een aantal bewoners in buurt X met het verzoek om betaald parkeren in te voeren. Er is een ruime meerderheid voor het starten van een proef. Ervaring leert dat parkeerproblematiek opschuift (olievlek), dus zet de gemeente de enquête breder in de wijk uit dan alleen in de straten waar de ruime meerderheid van de handtekeningenlijst is aangetroffen. In de totale buurt is een meerderheid tegen de start van de proef, maar inzoomend op het gebied dat net buiten het gereguleerde deel ligt, wordt een ruime meerderheid voor de proef aangetroffen (zoals verwacht op basis van de handtekeningenlijst).

Gelet op de hoge parkeerdruk en het aantal voorstanders wordt in het eerste deel van de buurt betaald parkeren ingevoerd. Tegenstanders wijzen op de percentages voor de totale buurt en stellen dat betaald parkeren niet ingevoerd had moeten worden. Dit gevoel van onrechtvaardigheid wordt nog eens versterkt als de parkeeroverlast opschuift naar de straten van de tegenstanders. Er is sprake van een hoog NIMBY-gehalte (Not In My BackYard): dat de buurtbewoners dicht bij het gereguleerde gebied de parkeeroverlast hebben, wordt niet erg gevonden, zolang de overlast maar niet tastbaar wordt voor de mensen verderop in de buurt. De boodschap "als de gemeente het daar niet had ingevoerd, had ik nu geen probleem gehad, dus draai het maar terug" is dan regelmatig te horen. Dat hun buurtgenoten dan met de problemen blijven zitten, wordt niet erg gevonden.

Nieuwe methode Invoering betaald parkeren

Om de processen rondom invoering betaald parkeren begrijpelijker te maken voor bewoners, bezoekers en ondernemers in Hilversum, is een stroomschema opgesteld. In het schema is eenvoudig te zien hoe gekomen wordt tot een uitbreiding van het gereguleerde gebied. Er moet voldaan worden aan een aantal voorwaarden:

Voorwaarde 1 – Belanghebbenden ervaren overlast

De belangrijkste voorwaarde is dat de **bewoners en/of gebruikers** van een gebied parkeeroverlast ervaren en bereid zijn om een proef betaald parkeren te starten. Hiertoe levert de buurt handtekeningen aan voor het organiseren van een gemeentelijke enquête met de vraag of er wel of geen betaald parkeren moet worden ingevoerd, waarbij de meerderheid van de adressen getekend heeft voor het

² Plan van Aanpak. Draagvlakonderzoek en mogelijke uitbreiding parkeerregulering in Hilversum, 2004

uitvoeren van deze enquête. Individuele bewoners die zich melden met deze vraag worden ingelicht over de te volgen procedure en desgewenst in contact gebracht met medestanders.

Voorwaarde 2 – Hoge parkeerdruk

Net zo belangrijk is de constatering dat er inderdaad sprake is van een hoge parkeerdruk. De gemeente meet iedere 2 à 3 jaar de parkeerdruk in de hele bebouwde kom. Hierdoor is er een actueel inzicht in de parkeerdruk in een straat en/of buurt. Indien sprake is van een parkeerdruk hoger dan 80%, wordt gesproken van een hoge parkeerdruk. In woongebieden is een parkeerdruk hoger dan 90% problematisch. Als voorwaarde wordt een grens van **85% parkeerdruk** gesteld op enig moment.

Voorwaarde 3 – Logisch gebied

Bekeken moet worden of een **logisch gebied** ingericht kan worden als proefgebied betaald parkeren. Daar wordt de enquête uitgezet. Bij voorkeur wordt een hele buurt in het geheel onderdeel van de proef, maar vaker zal een buurt onderverdeeld worden in deelgebieden. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van logische grenzen (infrastructuur, groen of water). Bij het instellen van een logisch gebied wordt ook gekeken naar de aansluiting met een naastgelegen al gereguleerd gebied. De buurt wordt ook betrokken bij het bepalen van de grenzen. Door een zo eenduidig mogelijk systeem aan te bieden, voorkom je onduidelijkheden bij de parkeerders in het gebied. Daar staat tegenover dat de hoge parkeerdruk vaak niet samenvalt met ‘het logische gebied’, maar op het niveau van een (deel) van een straat. Maatwerk op straatdeelniveau blijft mogelijk. Deze voorwaarde is ook bij stap 5 weer terug te zien.

Voorwaarde 4 – Respons

Bij het peilen van het draagvlak voor de invoering van een proef betaald parkeren wordt een **minimale respons van 40%** gehanteerd. Ervaring wijst uit dat dit percentage voldoende representatief is. De afgelopen jaren is meestal een respons tussen de 50 en 60% waargenomen bij gemeentelijke enquêtes over betaald parkeren. We hebben gemerkt dat het draagvlak vrijwel altijd sterk toeneemt na invoering. Met een minimale respons van 40% wordt voorkomen dat een voorstel sneuvelt op een te hoog responspercentage (60%), terwijl is gebleken dat de representativiteit bij 40% of meer ook voldoende is. Bij een respons lager dan 40% wordt de enquête als onvoldoende representatief beschouwd. Dat houdt in dat in principe geen nadere actie wordt ondernomen.

Voorwaarde 5 – Draagvlak

Er is voldoende draagvlak als **meer dan de helft** (minstens 50% +1 stem) van de respondenten voorstander is van de invoering proef betaald parkeren. Uitzonderingen kunnen gemaakt worden, bijvoorbeeld wanneer een enclave binnen een gereguleerd gebied ontstaat. Als straten minder dan 67% tegenstanders hebben, komen te liggen grenzend aan een stuk uitbreiding van het gereguleerde gebied en de verwachting bestaat dat hier de overlast dusdanig groot zal worden dat de bewoners van een straat alsnog mee willen doen met de proef, dan worden ook deze straten meegenomen. Dit is locatie-afhankelijk en dient per geval beoordeeld te worden. Ook hier is het streven naar een logisch gebied, waarbij aandacht blijft voor de problematiek op straatdeelniveau.

Voorwaarde 0 – Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten

De bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten is essentieel. In sommige straten van Hilversum is de doorgang problematisch te noemen als gevolg van een hoge parkeerdruk. Invoering van betaald parkeren en daarmee het verlagen van de parkeerdruk kan een groot verschil maken. In het kader van de veiligheid heeft de gemeente een duidelijke verantwoordelijkheid. Daarom is de mogelijkheid gecreëerd om betaald parkeren eenzijdig op te leggen, zonder dat bewoners zich voor of tegen een proef mogen uitspreken. Deze mogelijkheid kan ook benut worden op het moment dat er sprake is van langdurige overlast en een grote claim op handhaving vanwege veel foutgeparkeerde voertuigen.

Procedure (incl. tijdsplan)

1. Individuele bewoners melden zich met klachten/vragen over hoge parkeerdruk en/of de vraag om betaald parkeren te starten. Boodschap: er is breed draagvlak nodig, dus peil in de buurt. (*week 1*)
2. Er wordt door bewoners een handtekeningenlijst aangeleverd waar minstens de helft van de adressen instemt met 'het organiseren van een officiële enquête vanuit de gemeente met de vraag of er wel of geen betaald parkeren wordt ingevoerd'. Hierbij geldt een minimaal aantal adressen van 40 (waarvan weer minimaal de helft (20) voorstander moet zijn van de enquête). (doorlooptijd afhankelijk van bewoners, kost meestal een paar weken, *week 4*)
3. Gemeente bekijkt of op enig moment sprake is van een parkeerdruk van meer dan 85% in het gebied. (*week 4*)
4. Gemeente organiseert een buurtgesprek, waarbij de parkeerproblematiek en oplossingsrichtingen worden besproken. Afhankelijk van de uitkomsten van het buurtgesprek wordt besloten of de vervolgstappen gezet worden. Ook wordt gekeken naar een zo logisch mogelijke inrichting van het gebied, zonder daarbij belangen van straten (in verband met voorbereiding buurtgesprek en uitnodiging van buurt kost dit een paar weken, *week 7*)
5. Officiële enquête wordt uitgezet in een ruim gebied (*week 8*). Hierbij wordt gebruik gemaakt van een extern bureau. Bewoners worden ingelicht over de handtekeningenlijst en de zeer waarschijnlijke uitkomst van betaald parkeren in dat deel van de buurt. Aanliggende straten kunnen aansluiten. Is een ruime meerderheid (2/3 of meer van de respondenten) in een straat tegen, dan dient minimaal één jaar gewacht te worden, alvorens weer in de proef ingestapt kan worden. Op die manier wordt voorkomen dat er continu straten in en uit een proef stappen met een telkens ter discussie staande grens tot gevolg. Onrust in de buurt wordt voorkomen, duidelijkheid geschapen. Is er sprake van een percentage tegenstanders tussen de 50% en 66,7%, dan wordt gekeken naar de mogelijke gevolgen voor deze bewoners. Bij verwachte toenemende overlast door aansluitende uitbreidingen van het betaalde gebied, kan alsnog overgegaan worden tot aansluiting. (uitkomst enquête drie weken na verspreiding enquêtebrief, *week 11*)
6. Bestuurlijke besluitvorming door het college (Raad geïnformeerd via een Raadsinformatiebrief). (als gevolg van aanlevertermijnen kost dit paar weken, *week 14*)
7. Start proef van twee jaar met evaluatie en instapmoment voor andere straten na één jaar. (bestellen parkeerautomaten, inregelen digitale parkeervergunningen kost enige tijd, *week 19*)
8. Evaluatie en definitief besluit in laatste kwartaal tweejarige proefperiode. Dit is in principe een collegebesluit, waarbij de raad middels een Raadsinformatiebrief op de hoogte wordt gesteld. (*20 maanden na start proef*)

Bij de beoordeling van de respons en mate van draagvlak dienen lokale omstandigheden te worden meegewogen. In het verleden zijn er situaties geweest die om maatwerk vroegen. Er moet dan bijvoorbeeld gedacht worden aan grote appartementencomplexen met eigen parkeergelegenheid in een straat met een hoge parkeerdruk. Er is geconstateerd dat de respons in dergelijke panden erg laag is, omdat de noodzaak voor invoering betaald parkeren voor bewoners van het complex niet hoog is. De bewoners van een dergelijk complex die wel reageren, zijn meestal geen voorstander. Tegelijkertijd ervaren hun burens wel veel parkeeroverlast en is er onder die bewoners een groot draagvlak voor parkeerregulering. In dat geval is het logisch om de voorwaarde van een minimale respons kritisch te bekijken en ook de mate van overlast te betrekken in de afweging. Tot slot is geconstateerd dat bedrijven met veel werknemers, maar met slechts één officieel adres, problemen hebben met hun bedrijfsvoering. Om het geluid van dergelijke bedrijven beter te laten horen, wordt in de afweging meer waarde gehecht aan deze problematiek, waarbij ook de momenten van parkeren worden overwogen. In veel straten worden parkeerplaatsen overdag gebruikt door bedrijven en 's avonds door bewoners. De werknemersvergunning (zie Sectie C) kan een oplossing zijn voor bedrijven die in een betaald gebied komen.

Logisch gebied vs. individuele (delen van) straten

Er ligt een nadrukkelijke voorkeur om grote gebieden in één keer toe te voegen. Helaas is te zien dat de grootste overlast in de straat direct grenzend aan het betaalde gebied plaatsvindt. Verderop in de wijk ervaart men minder of geen problemen en dus is het lastiger om een logisch gebied aan te wijzen. Toch is het van belang om ook de bewoners van een individuele straat de mogelijkheid te geven om aan te sluiten bij het betaald gebied.

In Bijlage 8.2 is een stroomschema opgenomen met daarin de exacte procedure schematisch weergegeven. In het geval van het afschaffen van betaald parkeren wordt in principe dezelfde werkwijze gehanteerd (verzoek uit de buurt, onderbouwd met handtekeningen, gevolgd door een officiële enquête vanuit de gemeente)

Financieel draagvlak voor maatregelen

Het aanwijzen van straten waar betaald parkeren geldt, is een bevoegdheid van het college. Inherent aan het invoeren van betaald parkeren is het plaatsen van parkeerautomaten. Het beschikbaar stellen van de benodigde financiën is een bevoegdheid van de gemeenteraad. Omdat de raadsvergadering één tot drie maanden (tijdens het zomerreces) na het collegebesluit geagendeerd staat, duurt het vaak relatief lang voor een maatregel ingevoerd kan worden. Dit is helemaal het geval als er een vorm van aanbesteding dient plaats te vinden. Parkeerautomaten verdienen zichzelf over het algemeen terug, waardoor sprake is van een rendabel investeringskrediet. Omdat de kosten op langere termijn gedekt zijn, is de besluitvorming over het financiële deel meestal een formaliteit. Uit oogpunt van efficiëntie wordt voorgesteld om het college ook te laten besluiten over het financiële aspect bij de invoering van betaald parkeren. Dit kan geschieden door het structureel opnemen in de begroting van een sterretjespost voor de aanschaf van parkeerautomaten met een maximum van €100.000 per jaar. Door middel van een Raadsinformatiebrief wordt de gemeenteraad geïnformeerd. Over dit voornemen is eerder in de gemeenteraad gesproken.

Uitgangspunt bij de invoering van betaald parkeren is financiële transparantie, zodat bewoners en ondernemers van een aan te sluiten gebied begrijpen waarom parkeervergunningen en straattarieven een bepaalde prijs hebben.

In Bijlage 8.3 is een overzicht te vinden van het overschot binnen de Parkeerexploitatie van de afgelopen jaren.

Planning buurten

Vanuit diverse buurten zijn er signalen bekend van bewoners die ook een proef betaald parkeren willen starten / willen aansluiten bij een bestaande proef. Het invoeren van betaald parkeren is complex door de emotie van voor- en tegenstanders. Dergelijke processen dienen zorgvuldig te verlopen. Helaas is het daardoor lastig om veel buurten tegelijk aan te pakken. Buurten met een hogere parkeerdruk hebben voorrang op buurten met een lagere parkeerdruk, maar eerst dienen bewoners een formeel verzoek in te dienen (gepaard met handtekeningen).

In Bijlage 8.4 is een kaart van het huidige gereguleerde gebied opgenomen. In Bijlage 8.5 is een overzichtskaart met de buurten opgenomen, waar signalen bekend zijn van bewoners die graag willen aansluiten bij het betaalde gebied. De gebieden op de kaart zijn genummerd volgens de tabel op de volgende bladzijde.

1	2017 – voorjaar	Geuzenbuurt	Enquête proef afgerond → geen betaald parkeren
2	2017 – voorjaar	Electrobuurt	Definitieve invoering + uitbreiding → per 1 mei
3	2017 – najaar	Havenstraatbuurt West	Eindevaluatie bestaande proef en mogelijke uitbreiding
4	2017 – najaar	Taludweg/Hyacintenlaan	Eindevaluatie bestaande proef en mogelijke uitbreiding
5	n.n.b.	Sint Vitusbuurt	Meerdere signalen bekend
6	n.n.b.	Bloemenkwartier-Zuid	Paar signalen bekend
7	n.n.b.	Riebeeckkwartier	Paar signalen bekend
8	n.n.b.	AKN/Boomberg	Paar signalen bekend
9	n.n.b.	Indische buurt	Paar signalen bekend
10	n.n.b.	Rode Dorp	Paar signalen bekend
11	n.n.b.	Omgeving Ziekenhuis	Paar signalen bekend
12	n.n.b.	J. v/d Heijdenstraat e.o.	Paar signalen bekend
13	n.n.b.	Vogelbuurt	Paar signalen bekend
14	n.n.b.	Simon Stevinweg/spoor	Paar signalen bekend
15	n.n.b.	Wernerlaan e.o.	Paar signalen bekend
16	n.n.b.	Arenapark	Enkel signaal bekend

Tabel 1. Invoering betaald parkeren

Afwijkende procedure t.o.v. Structuurvisie 2030

Met de voorgestelde procedure wordt de keuze om wel of niet betaald parkeren in te voeren nadrukkelijk bij de bewoners en ondernemers van de buurten zelf neergelegd. Dit sluit aan bij de Kadernotitie Burgergericht leven die in maart door de raad is vastgesteld. Ten aanzien van hetgeen is voorgesteld in de Structuurvisie 2030 (heel Hilversum betaald parkeren in 2030), bestaat de kans dat een meerderheid van een buurt structureel tegen (een proef) betaald parkeren blijft zijn, waardoor dat beleidsvoornemen mogelijk niet gerealiseerd wordt. Een alternatief waar de gemeente betaald parkeren oplegt aan buurten, is qua proces eenvoudiger, maar gaat naar grote waarschijnlijkheid stuiten op veel weerstand vanuit bewoners. Voorstel is dan ook om af te wijken van de Structuurvisie 2030 en bewoners zelf te laten bepalen over het parkeerregime in de buurt. Dit sluit tevens aan bij de strekking van de artikelen in de Gemeentewet, waar het regulerend karakter wordt genoemd als belangrijkste reden van invoering betaald parkeren. Als er geen noodzaak is om te reguleren, kan het invoeren van betaald parkeren achterwege blijven.

Beperking autobezit

Om te sturen op autobezit is het een optie om de parkeervraag in te dammen. Voornaamste middel daartoe is het beprizen van het autobezit. Op gemeentelijk niveau kan dan bijvoorbeeld gedacht worden aan het duurder maken van parkeervergunningen. Zolang het gebied met betaald parkeren in Hilversum niet flink wordt opgerekt, blijft het goedkope (gratis) alternatief altijd binnen schootsafstand. Juist in dat geval worden buurten nog meer belast met buurtvreemde parkeerders. Derhalve wordt het duurder maken van parkeervergunningen niet voorgesteld.

Ditzelfde geldt voor het sturen op aanbod: door het aanleggen van minder parkeerplaatsen, bijvoorbeeld ten gunste van meer groen, ruimte, etc. neemt de druk op de schaarse parkeerruimte verder toe. Gelet op het verwachte toenemend autobezit (doorberekeningen CPB) leidt het verlagen van de parkeeraanbod tot een verslechtering van de leefbaarheid. Dit sluit ook aan bij de top-5 problemen die elk jaar onder Hilversummers wordt opgehaald. Het vinden van een parkeerplaats is daarbij al jarenlang in de lijst meest gehoorde probleempunten opgenomen.

5. Sectie B: Parkeren bij Ruimtelijke ontwikkelingen

Om de parkeerdruk die er op veel plaatsen in Hilversum is niet verder te laten toenemen, geldt al sinds jaar en dag een beleid dat bij de ontwikkeling van bouwplannen en/of functiewijzigingen de eigen broek moet worden opgehouden waar het parkeren betreft. Dit betekent dat een dergelijke ontwikkeling moet voorzien in de eigen parkeerbehoefte; de extra toegevoegde parkeervraag moet op eigen terrein worden opgelost. Dit beleid wordt gecontinueerd in de toekomst en wordt op onderdelen aangepast.

De belangrijkste aanpassingen zijn:

- Nieuwe parkeernormen
- Afgesloten kernwinkelgebied geen parkeernorm
- Gebruik aanwezigheidspercentages bij functiewijziging
- Bezoekersdeel Centrum en panden in Schilgebied binnen 200 meter (hemelsbreed) van een openbare parkeergarage afgewenteld op die garage.

Nieuwe parkeernormen

De tot nu gebruikte parkeernormen zijn door de gemeenteraad vastgesteld in 2009 en zijn een afgeleide van de parkeerkencijfers van het CROW³ uit 2005. Het CROW heeft in 2012 nieuwe kencijfers gepubliceerd. Deze kennen meer onderscheid in functies en geven een nauwkeuriger beeld van de verwachte parkeervraag. Hierdoor wordt voorkomen dat er te veel of te weinig parkeerplaatsen worden aangelegd bij een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling.

Binnen de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt tussen goedkope, middeldure en dure woningen. Om deze grenzen te bepalen wordt aansluiting gezocht bij de in het meest recente Woonbeleid opgestelde categorisering. Bij een nieuwe versie van het Woonbeleid kunnen de grenzen van de categorieën dus wijzigen. De grenzen die in de huidige situatie (prijspeil 2017) van kracht zijn, worden in Tabel 2 afgebeeld.

	Goedkoop	Middelduur	Duur
Huur	< € 710,68	€ 710,68 - €850,00	> € 850,00
Koop	< €210.000	€ 210.000 - € 350.000	> € 350.000

Tabel 2. Categorisering huidige Woonvisie.

In de langetermijnsenario's van het Centraal Planbureau is zelfs in het lage scenario een groei van het autobezit te merken. Autodelen of het bewust wegdoen van een (tweede) auto heeft weliswaar een dempend effect, maar buigt het autobezit niet om. Ook voor Hilversum is te verwachten dat het autobezit de komende jaren licht blijft stijgen.

Afgesloten kernwinkelgebied geen parkeernorm

In een deel van het centrum is autoverkeer beperkt toegestaan, doordat dit gebied is afgesloten met beweegbare palen. Binnen dit gebied is autogebruik, zeker op drukke momenten niet wenselijk. Eventuele ontwikkelingen in dit kernwinkelgebied (o.a. Schoutenstraat, Kerkstraat en Zeedijk) die een extra parkeervraag met zich meebrengen stuiten in het verleden op de opgelegde parkeereis. In het nieuwe beleid is sprake van het laten vervallen van de parkeereis voor het gebied binnen de afzetting, zodat deze voor het centrum wenselijke ontwikkeling (vooral om leegstand van (etages boven) winkels tegen te gaan) makkelijker vormgegeven kunnen worden. In Bijlage 8.6 is het gebied opgenomen waarbinnen geen parkeereis wordt opgelegd, waarbij opgemerkt wordt dat als voorwaarde

³ Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek.

geldt dat het adres niet per auto bereikbaar is op het moment dat het kernwinkelgebied is afgesloten. In andere winkelstraten, zoals de Gijsbrecht van Amstelstraat is het lastiger om af te wentelen op de openbare ruimte, omdat er geen sprake is van een nabijgelegen parkeergarage. Hier is geen ruimte om af te wijken van de parkeereis. Wel wordt naar mogelijkheden gekeken om met behulp van het Mobiliteitsfonds extra parkeerruimte te creëren.

Bezoekersdeel afgewenteld

Door de aanwezigheid van de openbare parkeergarages kan het bezoekersdeel van ontwikkelingen in het centrum worden afgewenteld op de aanwezige parkeergelegenheid. Ook voor delen van het Schilgebied die in de directe nabijheid van de parkeergarages gelegen zijn (binnen 200 meter hemelsbreed) kan dit bezoekersdeel afgewenteld worden. Hierdoor valt de parkeereis lager uit. Er staat geen bijdrage tegenover het afwentelen van dit bezoekersdeel, omdat enerzijds is aangetoond dat er ruimte is in de parkeergarages van het centrum en anderzijds het bezoek zelf betaalt om te parkeren in de garages en daarmee dus een financiële bijdrage levert.

Historische parkeervraag

Tot op heden kon bij (gedeeltelijke) sloop en nieuwbouw de historische parkeervraag verrekend worden.

Omdat met sloop een perceel volledig vrijvalt, wordt bij nieuwbouw de historische parkeervraag niet langer meegerekend. Dit houdt in dat in het geval van sloop de volledige parkeervraag dient te worden opgelost op eigen terrein. De historische parkeervraag wordt bij langdurige leegstand (langer dan vijf jaar) niet meer meegerekend. Ook in deze gevallen dienen nieuwe ontwikkelingen aan de volledige parkeereis te voldoen. Het college behoudt de mogelijkheid om af te wijken van de parkeereis in het geval het belang van het plan zwaarder weegt dan het moeten voldoen aan de parkeereis (bijv. bij tegengaan leegstand, bij noodzakelijke functiewijzigingen of bij monumenten waar het aanbrengen van parkeerplaatsen ten koste zou gaan van de monumentale waarde).

Parkeernorm onvrije woning en ‘mengvormwoningen’

Onvrije woningen en mengvormwoningen worden qua parkeernorm gelijkgesteld aan zelfstandige woningen. Onvrije woningen zijn woningen die geen eigen voordeur hebben, maar bereikbaar zijn via een andere ruimte (bijvoorbeeld een bedrijfsruimte). In het kader van de Wet BAG hebben onvrije woningen een zelfstandig huisnummer.

Mengvormwoningen zijn woningen, waarbij één of twee van de voorzieningen keuken, douche, toilet gedeeld moeten worden. Deze woningvorm werd vaak aangegrepen om een lagere parkeernorm te verkrijgen, waardoor een grotere kans ontstaat op het ‘verhokken’ van panden. Door de parkeernorm voor mengvormwoningen gelijk te stellen aan zelfstandige woningen wordt deze planologisch onwenselijke ontwikkeling tegengegaan.

Aankoop parkeerplaats bij bouwplan

Parkeerplaatsen die niet in de openbare ruimte liggen (bijvoorbeeld garageboxen of parkeerplaatsen op buurpercelen) kunnen worden aangekocht om te voorzien in de parkeerbehoefte bij een bouwplan/functiewijziging. Voorwaarde is wel dat parkeerplaatsen niet eerder zijn toebedeeld aan een bouwplan. Het huren van parkeerplaatsen is een onvoldoende duurzame oplossing. Parkeerplaatsen dienen kadastraal gekoppeld te worden aan (onderdelen van) het bouwplan. In het geval van een omgevingsvergunning wordt de koppeling ook expliciet opgenomen in de tekst van deze vergunning.

In Bijlage 8.7 zijn de nieuwe parkeernormen en de nieuwe Beleidsregels Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen te vinden.

Parkeerplaatsen bij appartementencomplexen

In het verleden is regelmatig geconstateerd dat parkeerplaatsen bij appartementencomplexen onderbenut zijn. Dit is met name het geval als deze complexen in nog niet gereguleerd gebied staan. Parkeerplaatsen in het complex dienen meestal tegen betaling te worden afgenomen. Op het moment dat het alternatief op straat gratis is, zullen de meeste bewoners geen parkeerplaats afnemen. Bij dergelijke ontwikkelingen streeft de gemeente ernaar om het recht op een parkeerplaats te koppelen aan het wonen. Concreet betekent dit dat het gebruik maken van een parkeerplaats gratis is, dan wel is meegenomen in de huurprijs. Een dergelijke afspraak is bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van het Lucent-complex gemaakt. Hierdoor wordt voorkomen dat bewoners hun voertuig in gratis gebied parkeren, waardoor de parkeerdruk voor de rest van de buurt hoog wordt met alle mogelijke problemen vandien.

Link naar Omgevingsvisie

In het kader van de Omgevingswet worden gemeenten geacht om een Omgevingsvisie op te stellen. De ambities voor deze visie moeten in Hilversum nog bepaald worden. De gemaakte keuzes kunnen leiden tot een andere visie op het parkeren rondom ruimtelijke ontwikkelingen. Omdat het vaststellen van de Omgevingsvisie vooralsnog gepland staat voor eind 2018 en de nu beschreven wijzigingen in het parkeerbeleid wenselijk zijn, wordt nu toch al een aantal wijzigingen doorgevoerd. Afhankelijk van de uitkomst van de Omgevingsvisie kunnen onderdelen van deze nota aangepast worden.

6. Sectie C: Parkeerverordening

In deze sectie worden de voorgenomen wijzigingen in de Parkeerverordening en de Nadere Regels Parkeervergunningen beschreven. Met de digitalisering van parkeervergunningen is er de mogelijkheid om meer vergunningstypes te creëren in het vergunningenbeleid, waarbij wel gekeken is naar de noodzaak van elke toegevoegde parkeervergunning. Waar nodig blijft het uiteraard mogelijk om papieren vergunningen te verstrekken (zodat ook de personen die niet digitaal kunnen of willen aanvragen, bediend blijven worden), maar vanuit efficiency en uit kosten oogpunt heeft een hoge digitaliseringsgraad (en dus zo veel mogelijk digitale vergunningen) de voorkeur. Buiten de nieuwe vergunningtypen worden verder geen wijzigingen doorgevoerd in de parkeerverordening. Het sturen op het oplossen van de parkeervraag op eigen terrein blijft leidend. Het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein wordt afgetrokken van de hoeveelheid verkrijgbare parkeervergunningen. Ook voormalige parkeerplaatsen op eigen terrein of parkeerplaatsen die bij een omgevingsvergunning zijn vastgelegd, maar niet zijn aangelegd, worden in mindering gebracht. Zo wordt voorkomen dat auto's onnodig op straat parkeren. Bij het verstrekken van parkeervergunningen wordt altijd rekening gehouden met de beschikbare capaciteit (dubbelgebruik van parkeerplaatsen in ogenschouw nemende), zodat vergunninghouders in principe altijd een parkeerplaats in het eigen vergunningengebied kunnen vinden. Op het moment dat de grenzen van de capaciteit bereikt zijn, wordt een vergunningenplafond ingesteld (voortzetting bestaande beleid).

1. Invoering mantelzorgvergunning

Met de toenemende vergrijzing en de veranderingen in de zorg neemt het aantal mantelzorgers in Nederland toe. Ook in Hilversum is te zien dat familie en vrienden hulpbehoevenden regelmatig te hulp schieten bij de dagelijkse taken. Omdat het aantal schrapkaarten tegen gereduceerd tarief ten behoeve van bezoek vaak tekortschiet (max. 80 uur per kwartaal), kunnen de parkeerkosten voor deze mantelzorgers flink oplopen. Om deze manier van niet-beroepsmatige en onbetaalde zorgverlening mogelijk te maken, wordt de mantelzorgvergunning in het leven geroepen.

Voorstel is om een mantelzorgvergunning op te nemen in de regelgeving met de volgende voorwaarden:

1. Parkeervergunning op naam van hulpbehoevende;
2. Hulpbehoevende is woonachtig binnen het betaalde gebied;
3. Hulpbehoevende heeft een mantelzorgverklaring (maximaal twee maanden oud) van de huisarts of een andere professionele zorginstelling. Een indicatie van verpleeghuis, thuiszorg of een verklaring vanuit het Sociaal Plein van de gemeente volstaat ook;
4. Er kunnen maximaal drie kentekens worden geregistreerd op de parkeervergunning. Deze zijn niet tegelijk te gebruiken;
5. Er is een maximum van 80 uur per kwartaal;
6. De houder van de mantelzorgvergunning heeft ook recht op de bezoekersvergunning (met eveneens een maximum van 80 uur per kwartaal).

De mantelzorgvergunning zal hetzelfde werken als de bezoekersregeling, waarbij het kenteken van de mantelzorger dient te worden aangemeld. De mantelzorgvergunning wordt gratis verstrekt, onafhankelijk van het gebied waarin men woont. De parkeervergunning is wel alleen geldig in het gebied waar de hulpbehoevende woont. Er zit een dagelijkse limiet op wat betreft het aantal te gebruiken uren.

2. Vergunningen Centrum

De op de Dagvergunning van toepassing zijnde voorwaarden worden ook opgenomen voor de week- en maandkaarten Centrum. Deze laatste twee producten heten voortaan ‘vergunningen’ en zijn geen ‘kaarten’ meer. Dezelfde regelgeving is van kracht, waardoor nadere eisen worden gesteld aan de parkeerders in het centrumgebied, zodat deze vergunningen alleen verleend kunnen worden als er sprake is van het incidenteel uitvoeren van werkzaamheden in het Centrum waarbij er aangetoond wordt dat het parkeren van de auto in de directe omgeving van de werkzaamheden noodzakelijk is.

3. Schrappen max. aantal parkeervergunningen bij naar meerdere eenheden verbouwde woningen

In de huidige Nadere Regels Parkeervergunningen staat dat per nieuw adres in een gesplitst pand maximaal één parkeervergunning kan worden verleend. Achterliggende gedachte was om de effecten van illegale verbouwingen op een buurt te verminderen. Tegelijkertijd hebben eigenaren van gesplitste panden wel een parkeerbijdrage betaald als niet kon worden voorzien in de benodigde parkeerbehoefte. Vanuit het oogpunt van rechtsgelijkheid is het voorstel om de artikelen in de Nadere regels ten aanzien van het aantal parkeervergunningen voor dergelijke panden te schrappen. In principe zouden bewoners van deze panden namelijk gewoon in aanmerking moeten komen voor een parkeervergunning als de parkeereis is afgekocht. Met het nieuwe paraplubestemmingsplan wordt verbouwing van panden verder tegengegaan en is de bepaling in de parkeerverordening eigenlijk overbodig geworden. Digitaal blijkt het bovendien niet mogelijk om dergelijke panden goed te registreren.

4. Combinatievergunning

De parkeerruimte in het Centrum is schaars. In de parkeergarage Gooiland (in bezit van de gemeente) is vaak nog veel ruimte over. Om deze parkeerruimte beter te benutten wordt een combinatievergunning in het leven geroepen. Dit betekent dat parkeerders de keuze hebben om op straat te parkeren of gebruik te maken van parkeergarage Gooiland. Het tarief komt te liggen op €250,- per jaar en is daarmee iets duurder dan de bewonersvergunning voor op straat voor het centrum. Het tarief is wel veel goedkoper dan het huidige abonnement dat bewoners van het centrum kunnen aanschaffen (€60 tot €80,- per maand). Door invoering van dit product heeft men de mogelijkheid om op een parkeerplaats in de parkeergarage te parkeren. In parkeergarage Gooische Brink is er geen ruimte om extra abonneehouders toe te laten. Deze maatregel wordt na één jaar geëvalueerd.

5. Overloopvergunning

In betaalde gebieden met een lage parkeerdruk is veel parkeerruimte onderbenut. In het aansluitende gratis gebied is de parkeerdruk juist erg hoog. Om de parkeersituatie meer in balans te brengen wordt een overloopvergunning in het leven geroepen. Met deze vergunning kunnen bewoners van aangrenzende straten die niet beschikken over eigen parkeergelegenheid een parkeervergunning aanvragen voor het betaalde gebied, ondanks dat ze hier niet woonachtig zijn/hun onderneming hebben. Het tarief wordt gelijkgesteld aan de tweede bewonersvergunning. Men dient binnen een straal van 100 meter hemelsbreed te wonen ten opzichte van de dichtstbijzijnde parkeerplaats in het gereguleerde gebied. De parkeerdruk in de gebieden wordt regelmatig gemonitord, zodat voorkomen wordt dat de parkeerdruk in bestaande gebieden te hoog oploopt. Bewoners van het betaalde gebied hebben voorrang op bewoners uit het overloopgebied.

6. Werknemersvergunning

In de woonwijken binnen de parkeergebieden Schil en Buitenschil is overdag vaak parkeerruimte aanwezig, omdat vergunninghouders (bewoners) aan het werk zijn. In de gebieden waar deze ruimte aanwezig is, kunnen werknemersvergunningen verstrekt worden. Het tarief wordt gelijkgesteld aan de tweede zakelijke vergunning, ongeacht of er sprake is van eigen parkeergelegenheid. De parkeerdruk in de gebieden wordt regelmatig gemonitord, zodat voorkomen wordt dat de parkeerdruk in bestaande gebieden te hoog oploopt. De werknemersvergunning is geldig van 9 tot 18 uur.

7. Zorgvergunning

De mogelijkheden voor een zorgvergunning worden iets verruimd. Nu geeft de regelgeving de mogelijkheid voor een zorgvergunning aan: huisarts, verloskundige, thuiszorginstelling (non-profit) en ambulancedienst voor dieren. In de praktijk blijken er ook vragen te komen van andere professionele zorg- of hulpverleningsinstellingen (bijv. een fysiotherapeut die vaak op huisbezoek moet) die in overwegende mate en geregeld zorg verlenen aan personen of dieren op wisselende plaatsen in het gebied waar betaald parkeren geldt. De hoofdactiviteit van de te verlenen professionele zorg dient betrekking te hebben op de geestelijke of lichamelijke gezondheid van de hulpbehoevende. Het achterliggende doel is het beschermen van mensen die om medische redenen afhankelijk zijn van zorg en die om financiële redenen afhankelijk zijn van de reguliere openbare zorg.

7. Sectie D: Overige maatregelen

In de laatste sectie worden enkele losse maatregelen opgesomd die ter uitvoering van de parkeernota worden genomen.

Motie Parkeren bedrijfsbusjes

Tijdens de Motiemarkt 2016 konden bewoners en ondernemers van Hilversum moties indienen die door raadsleden bij de begrotingsbehandeling konden worden ingebracht. Eén van de aangenomen moties betreft het onderzoeken van de mogelijkheid tot het inrichten van een gereserveerde parkeerplaats voor bedrijfsbusjes in de Geuzenbuurt.

Bij de toelichting op de motie wordt gewezen op het parkeerterrein achter Geuzenweg 92-96. In de Geuzenbuurt is een behoorlijk aantal zzp'ers actief, waarbij ook relatief veel bedrijfsbusjes in de nauwe straten te vinden zijn. De parkeerdruk is hoog en de geringe breedte van de straat kan in combinatie met de wat bredere bedrijfsvoertuigen voor doorstromingsproblemen veroorzaken. Vooral in het geval van de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten is dat niet wenselijk.

Daar staat tegenover dat juist door de hoge parkeerdruk de bewoners van de Geuzenbuurt liever geen schaarse parkeerruimte opofferen voor bedrijfsbusjes. Bovendien is het de vraag hoeveel zzp'ers gebruik willen maken van een parkeervergunning voor deze busjes. Bij de verdere uitwerking van deze motie worden de bewoners en ondernemers van de Geuzenbuurt gevraagd of er draagvlak is voor het creëren van deze gereserveerde parkeerplaats voor bedrijfsbusjes op het parkeerterrein achter Geuzenweg 92-96.

Abonnementen parkeergarage

De capaciteit van parkeergarages wordt momenteel onderbenut. Zeker in de gemeentelijke parkeergarage Gooiland staat de onderste parkeerlaag vaak helemaal leeg. Om meer abonneehouders kwijt te kunnen wordt onderzocht of de tarieven over de hele linie verlaagd kunnen worden, zodat meer bewoners in de gelegenheid kunnen worden gesteld om het goedkopere abonnement aan te schaffen. De verwachting is dat veel meer abonneehouders gevonden kunnen worden, waardoor de exploitatie van parkeergarage Gooiland gunstiger wordt. Met de beheerders van de andere garages binnen het centrumgebied zijn reeds gesprekken gaande om te kijken hoe ook de capaciteit in die garages beter benut kan worden. De abonnementen in parkeergarages zorgen er mede voor dat de gewenste groei van het aantal huishoudens in het centrum kan worden gerealiseerd (in samenhang met de tot 0 verlaagde parkeernorm in het kernwinkelgebied). In de parkeergarages is voldoende ruimte om de groei op te kunnen vangen. Bij de Structuurvisie Verkeer is de parkeerbalans onderdeel geweest van de besluitvormingsstukken.

Tarieven en gebieden (vrijwel) ongewijzigd

De tarieven voor straatparkeren, vergunningparkeren en kort garageparkeren blijven ongewijzigd. De tarieven die de gemeente hanteert zijn marktconform (garages) en goed vergelijkbaar met andere gemeenten (straatparkeren). Uitgangspunt blijft dat tarieven kostendekkend zijn. Een veelgehoorde vraag is het verlagen van de tarieven om de middenstand te helpen. Diverse onderzoeken hebben aangetoond dat de hoogte van parkeertarieven vrijwel geen effect hebben op de omzet van de

detailhandel. In dat verband kan verwezen worden naar de vele studies van prof. Mingardo (Erasmus Universiteit/TU Delft) over de relatie tussen parkeren en winkelen.

Ook aan de gebieden wordt nauwelijks iets gewijzigd. De huidige grenzen zijn over het algemeen logisch te noemen. Waar mogelijk wordt maatwerk verricht. Reden om niet veel te sleutelen aan de gebieden is het feit dat bij elke maatregel een deel van de bewoners/ondernemers van een gebied nadelige effecten ondervinden. Dit kan bijvoorbeeld te maken hebben met de eindtijd voor betaald parkeren, het parkeren op een koopzondag of het plafond maximaal af te geven parkeervergunningen. Mocht in de toekomst de Centrumring verlegd worden, dan zal ook beschouwd worden of het Marktpllein bij het gebied Centrum gaat horen. Na de herontwikkeling van het Marktpllein is het voor vergunninghouders Schil lastiger geworden om aan die zijde van het gebied een plek te vinden. Het zonder meer overhevelen van de parkeerplaats op het Marktpllein naar het Centrumgebied is geen optie.

Eindtijden betaald parkeren ongewijzigd

Er is gekeken wat de effecten zouden zijn van het wijzigen van de eindtijd van betaald parkeren. Momenteel wordt in Hilversum zoveel mogelijk eenduidigheid beoogd. Dit uit zich in dezelfde begin- en eindtijden in grote delen van het betaalde gebied (maandag tot en met zaterdag, 09:00 tot 21:00) . Uitzonderingen zijn het Centrum (eindtijd 0.00 uur), het AKN-gebied (eindtijd 18.00 uur en alleen doordeweeks betaald parkeren) en enkele straten in BKN (ook tot 18.00 uur). Bewoners, ondernemers en bezoekers van Hilversum weet waar men aan toe is op het moment dat de eindtijd op de meeste plekken gelijk is. Dat pleit voor het vasthouden aan één eindtijd.

Belangrijkste reden om 21.00 uur als eindtijd aan te houden is om bewoners van het vergunningengebied die wat later thuis komen de mogelijkheid te geven om in de eigen buurt te parkeren. Bewoners van diverse gebieden melden nu al regelmatig voertuigen die na 21.00 uur de wijk instromen, waardoor de parkeerdruk toeneemt (bijvoorbeeld voertuigen van bewoners die niet kunnen of willen beschikken over een parkeervergunning). Bij een eerdere eindtijd neemt de overlast door deze parkeerders toe. Daar komt bij dat de parkeerdruk verder toeneemt als bezoekers van het centrum uitwijken naar het gratis gebied (dat dan dus eerder beschikbaar is). Dit effect treedt nu al op rond de bioscoop. Ondanks de naastgelegen parkeergarage Markt kiezen veel bezoekers van de late films om te parkeren in het Schilgebied (thans tot 21.00 uur betaald), hoogstwaarschijnlijk vanuit financieel oogpunt. Dit leidt tot klachten vanuit de omliggende straten. Het verder verlagen van de eindtijd zou hier tot nog meer ongewenste effecten leiden.

Verder zal het verlagen van de eindtijd ook leiden tot een financieel effect: er komen minder inkomsten binnen in de avonduren. De meeste inkomsten worden overdag behaald, maar uiteindelijk levert een eindtijd van 19.00 uur in plaats van 21.00 uur een geschatte derving op van €230.000,-.

Gelet op de ongewenste effecten op ruimtelijk vlak enerzijds en het financiële effect anderzijds, wordt voorgesteld om de eindtijden gelijk te houden aan de huidige situatie.

Winkelstraten

Hilversum kent een aantal winkelstraten in het betaalde gebied met een maximale parkeerduur. Deze verschilt per straat van één tot drie uur. Ondernemers van de betreffende straten kunnen zelf bepalen hoe lang de maximale parkeerduur is. Doel van de maximale parkeerduur is met name om de parkeerplaatsen vrij te houden voor kortparkeerders. Het geheel afschaffen van de maximale parkeerduur wordt niet overwogen, omdat in dat geval de kans groot is dat langparkeerders de parkeerplaatsen bedoeld voor winkelbezoek langdurig bezet houden.

Regelmatig is er een roep om blauwe zones. In principe is het beleid om hier terughoudend mee om te gaan. Dit heeft een aantal redenen: financieel gezien worden er wel handhavingskosten gemaakt, maar staan er geen inkomsten tegenover, omdat eventueel uitgeschreven parkeerboetes ten gunste van het Rijk komen. Daarnaast kost de handhaving capaciteit die anders elders ingezet zou kunnen worden. Verder is het systeem blauwe zone fraudegevoelig, bijvoorbeeld door het zogeheten schijfje draaien of zelfs blauwe schijven met een ingebouwde klok. Belangrijkste argument is echter de eenduidigheid in het gereguleerde gebied. Een uniforme vorm van parkeerregulering (in Hilversum: betaald parkeren gecombineerd met vergunninghoudersparkeren) geeft voor eenieder duidelijkheid in verwachtingen en leidt op straat niet tot misverstanden over welk regime precies van toepassing is. In gebieden ver buiten het gereguleerde gebied kan een blauwe zone wel nog een optie zijn, zoals bijvoorbeeld nu al het geval is bij de Riebeeckgalerij en op de Stephensonlaan.

Mobiliteitsfonds

Ten aanzien van het Mobiliteitsfonds (bevat juni 2017 ruim €800.000,-) wordt een actiever beleid voorgesteld wat betreft de bestedingen. De gemeente bekijkt de mogelijkheid om bepaalde locaties aan te kopen om in te richten als parkeerplaats. Tegelijk wordt gekeken naar investeringen op breder gebied, bijvoorbeeld in het openbaar vervoer of in fietsvoorzieningen. Ook het inzetten op deze alternatieve vervoerswijzen moet leiden tot een minder hoge parkeerdruk en dus een evenwichtiger balans tussen parkeervraag en –aanbod. De mogelijkheid om een P&R-terrein (bijvoorbeeld op het Arenapark) aan te leggen, met financiële bijdrage vanuit het Mobiliteitsfonds, wordt onderzocht.

Vrachtwagenparkeren

Wat betreft het parkeren voor vrachtwagens verandert er weinig. De aangewezen plekken blijven waar mogelijk gereserveerd. Rondom Werf 35 (Mussenstraat) en de Philipslocatie verdwijnen naar alle waarschijnlijkheid wel vrachtwagenparkeerplaatsen. Uitgangspunt blijft dat de oplossing zo veel mogelijk op eigen terrein gezocht moet worden.

Duurzaamheid

Op het gebied van duurzaamheid zetten we de ingeslagen weg voort. Dit houdt in dat we streven naar besparingen op energiegebruik (alle parkeerautomaten hebben zonnecellen om in de eigen energiebehoefte te kunnen voorzien). In de gemeentelijke parkeergarages wordt naar gelang de vraag een verdere uitbouw van het aantal parkeerplaatsen met oplaadpunt voorzien. Ook op straat wordt middels het laadpuntenbeleid een verdere verdichting van het oplaadpuntennetwerk in Hilversum gestimuleerd. Tot slot wordt het delen van auto's aangemoedigd door actief mee te werken aan initiatieven op dit gebied. In het algemeen kan gezegd worden dat het toenemen van het gebruik van deelauto's leidt tot een lichte afname van het aantal (tweede) auto's in de wijk. Vooralsnog wordt niet verwacht dat de toename van deelauto's leidt tot een afname van het autobezit in Hilversum.

Handhaving

Met behulp van handhaving probeert de gemeente te sturen op correct parkeergedrag (voorkomen foutparkeren) en het voldoen aan de parkeerbelastingplicht. Het wettelijk kader is daarbij nadrukkelijk het uitgangspunt, bijvoorbeeld als het gaat om het laden en lossen van goederen en/of personen, maar ook klantvriendelijkheid is van belang.

Naast deze hoofdtaken fungeren de parkeercontroleurs ook als oren en ogen op straat. Zij staan direct in contact met de bewoners, ondernemers en bezoekers van Hilversum en vangen signalen op in buurten, waar vervolgens wat mee gedaan kan worden. In het contract dat de gemeente heeft afgesloten met betrekking tot parkeercontrole zit ook 10% vrij te besteden uren. Deze uren zijn bijvoorbeeld besteed aan de aanpak fietsparkeren en de handhaving van het vuurwerkverbod in het centrum. Binnen het contract is nog ruimte om meer punten aan te pakken. In samenspraak met bewoners en ondernemers van buurten kan, bijvoorbeeld tijdens een buurtschouw, gekeken worden of de parkeercontroleurs bepaalde handhavingstaken (bijv. voortuinparkeren) kunnen oppakken. Hierbij ligt zowel een link met het VTH-beleid (Vergunningen, Handhaving & Toezicht) en met de Kadernotitie Buurten.

Kentekenparkeren

Veel gemeenten zijn overgestapt op kentekenparkeren. Dit helpt mee in het verder digitaliseren van het parkeren, omdat ingevoerde kentekens digitaal gescand kunnen worden. Bij het gebruik van een scanvoertuig kan parkeercontrole veel efficiënter uitgevoerd worden. Gelet op de problemen met betrekking tot kentekenparkeren die andere gemeenten momenteel ervaren, wordt in dit stadium nog niet overwogen om hierop over te stappen. Wel is te zien dat het aandeel parkeerders in Hilversum dat betaalt met belparkeren blijft stijgen. In 2016 was het percentage betalende parkeerders dat met munt betaalde voor het eerst lager dan 50%.

8. Bijlagen

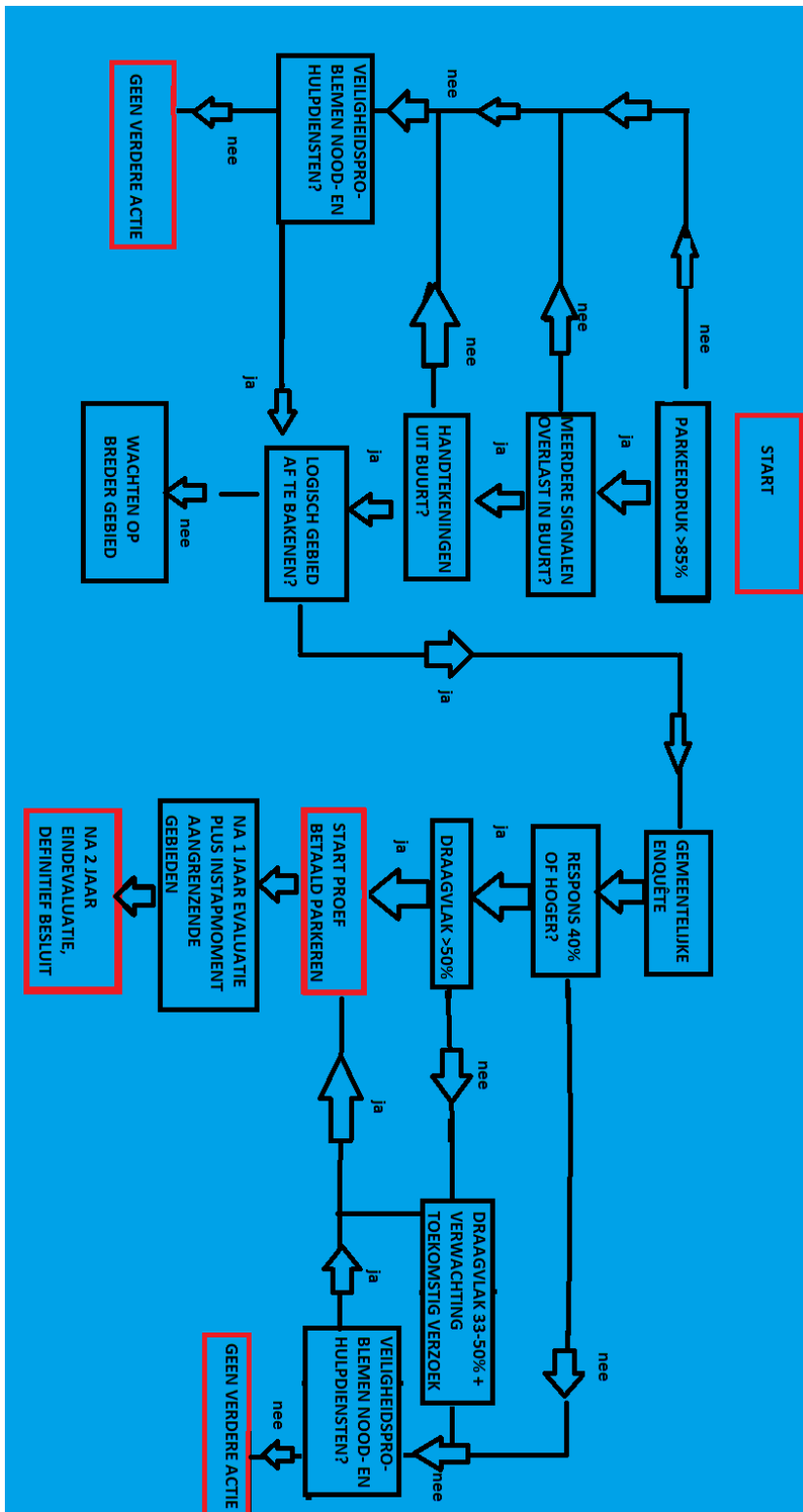
- 8.1 Uitvoeringsprogramma
- 8.2 Stroomschema Betaald Parkeren
- 8.3 Financieel overzicht Parkeerexploitatie
- 8.4 Kaart huidig betaald gebied
- 8.5 Overzichtskaart mogelijke uitbreidingen
- 8.6 Kernwinkelgebied Hilversum
- 8.7 Concept Beleidsregels Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen Hilversum 2017
 - Sectie 1 Parkeernormen Hilversum 2017
 - Sectie 2 Parkeerbijdrageregeling Hilversum 2017

8.1 Uitvoeringsprogramma

Tabel maatregelen parkeerbeleid			
<i>Maatregel</i>	<i>Planning</i>	<i>Kosten</i>	<i>Info</i>
1. Uithreidingsbeleid betaald parkeren	1-jul-17	n.v.t.	Datum inwerkingtreding
2. Opnemen structureel €100.000 uithreiding betaald parkeren	najaar 2017	€100.000	Opnemen sterretjespost in begroting 2018
3. Nieuwe parkeernormen	1-jul-17	n.v.t.	Datum inwerkingtreding
4. Aanwezigheidspercentages opnemen	1-jul-17	n.v.t.	Datum inwerkingtreding
5. Bezoekersdeel centrum op 0	1-jul-17	n.v.t.	Datum inwerkingtreding
6. Mantelzorgvergunning	najaar 2017	n.v.t.	Mee te nemen in Verordeningen en Nadere regels
7. Schrappen max. aantal 1 verg. gesplitste panden	najaar 2017	n.v.t.	Mee te nemen in Verordeningen en Nadere regels
8. Combinatievergunning	najaar 2017	n.v.t.	Mee te nemen in Verordeningen en Nadere regels
9. Overloopvergunning	najaar 2017	n.v.t.	Mee te nemen in Verordeningen en Nadere regels
10. Werknemersvergunning	najaar 2017	n.v.t.	Mee te nemen in Verordeningen en Nadere regels
11. Motie bedrijfsbusjes Geuzenbuurt	zomer 2017	PM	Afankelijk van buurtconsultatie
12. Onderzoek verlaging tarieven abonnementen parkeergarages	1-jul-17	PM	Minder inkomsten per abonnement, maar meer abonnementen

Tabel 3 Planning maatregelen

8.2 Stroomschema Betaald Parkeren



Figuur 1. Stroomschema betaald parkeren

8.3 Financieel overzicht Parkeereexploitatie

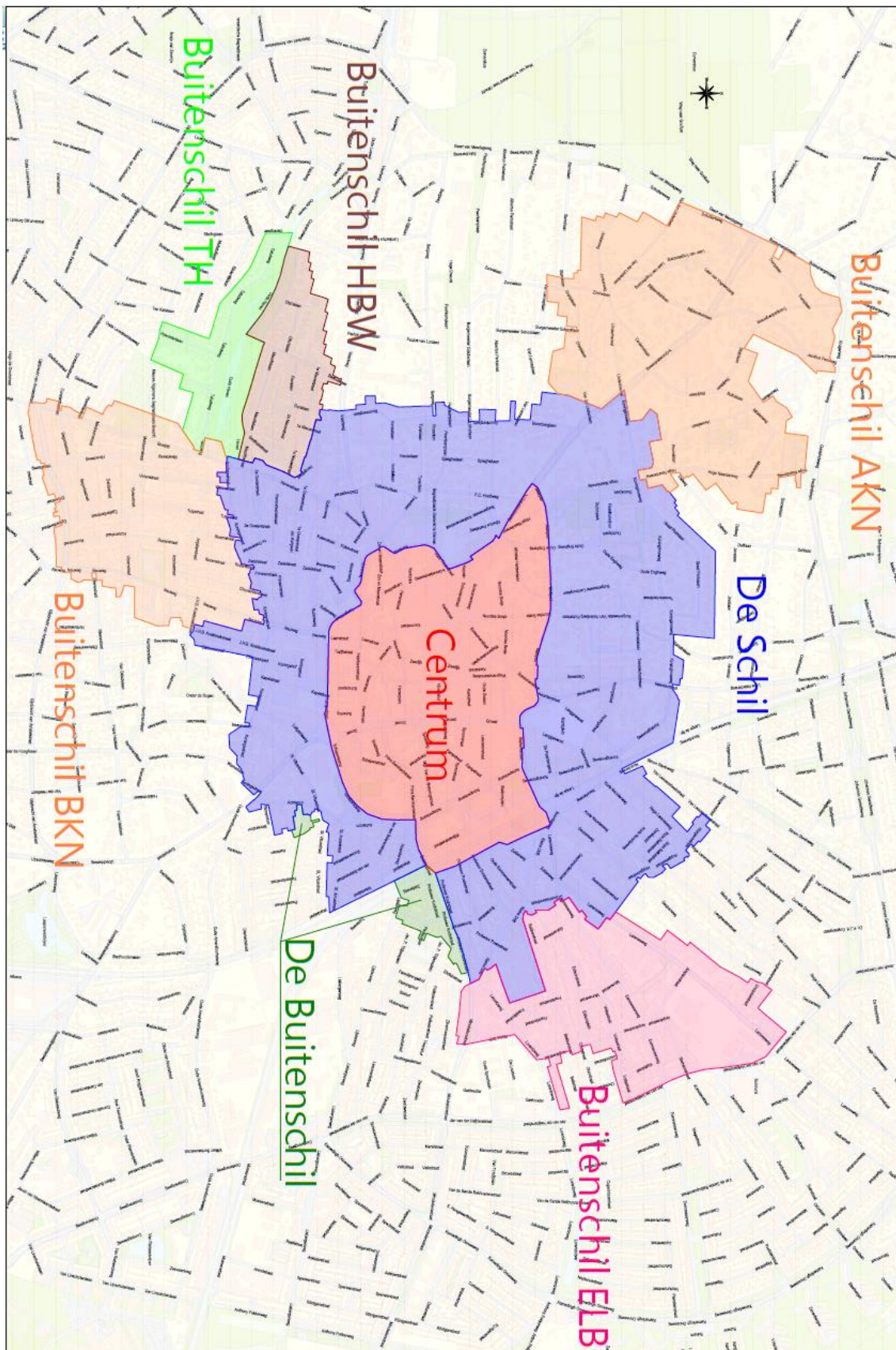
Jaar	Begroot (l)	Realisatie (l)	Saldo (bg-r) (l)	Begroot (b)	Realisatie (b)	Saldo (bg-r) (b)
2013	3.879	3.703	-176	-4.810	-4.561	249
2014	3.931	3.866	-65	-4.960	-4.720	240
2015	3.907	3.681	-226	-4.710	-5.101	-391
2016	3.481	3.150	-331	-4.477	-5.019	-542
2017	3.024	nmb	nmb	-4.950	nmb	nmb

Tabel 4. Financieel overzicht afgelopen jaren (bedragen x €1.000 (negatief is voordeel)) (NB. Jaarrekeningcijfers 2016 zijn voorlopige cijfers) – dikgedrukt = saldo begroting minus realisatie, zowel aan lastenzijde als aan batenzijde

Jaar	Begroot (l)	Begroot (b)	Saldo (l-b)	Realisatie (l)	Realisatie (b)	Saldo (l-b) (b)
2013	3.879	-4.810	-931	3.703	-4.561	-858
2014	3.931	-4.960	-1.029	3.866	-4.720	-854
2015	3.907	-4.710	-803	3.681	-5.101	-1.420
2016	3.481	-4.477	-996	3.150	-5.019	-1.869
2017	3.024	-4.950	-1.926	nmb	nmb	nmb

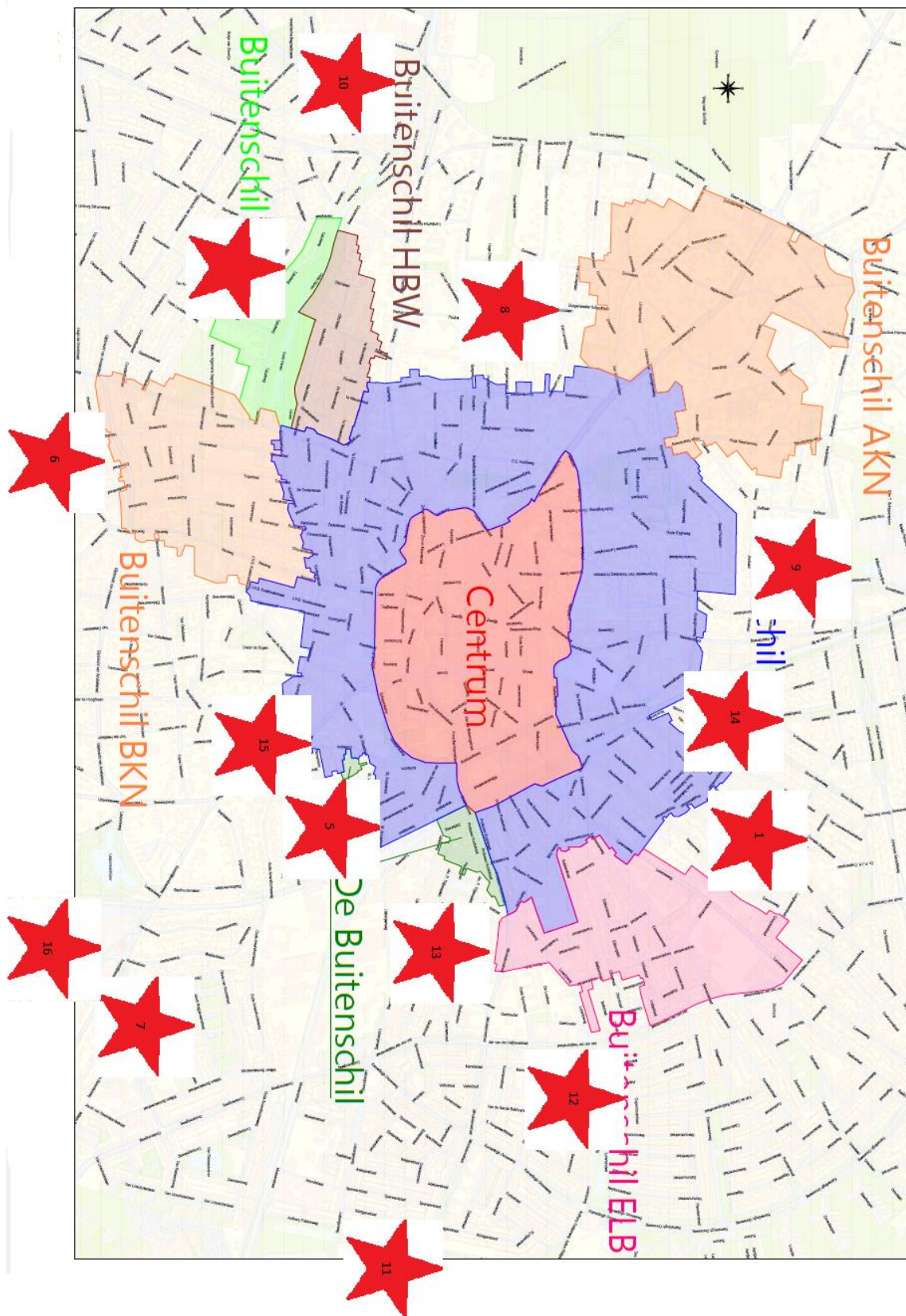
Tabel 5. Financieel overzicht afgelopen jaren (bedragen x €1.000 (negatief is voordeel)) (NB. Jaarrekeningcijfers 2016 zijn voorlopige cijfers) – dikgedrukt = saldo lasten minus baten, zowel aan begrotingszijde als aan realisatiezijde

8.4 Kaart huidig betaald gebied



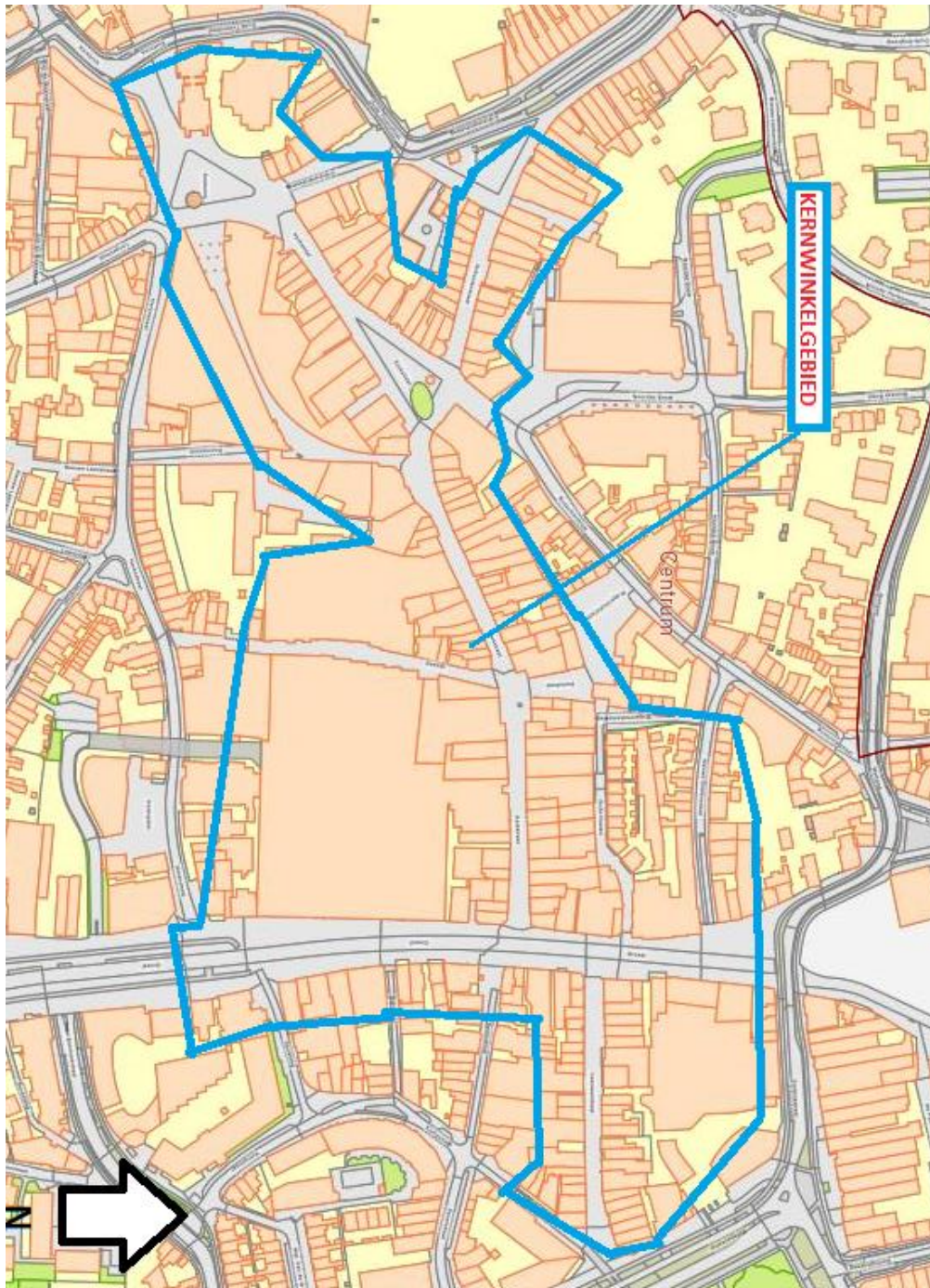
Figuur 2. Betaald parkeren Hilversum anno 1 mei 2017

8.5 Overzichtskaart mogelijke uitbreidingen betaald gebied



Figuur 3. Mogelijke uitbreidingen

8.6 Kaart afgesloten kernwinkelgebied



Figuur 4. Kernwinkelgebied Hilversum

8.7 Concept Beleidsregels Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen Hilversum 2017

Beleidsregels Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen Hilversum 2017

Burgemeester en wethouders van Hilversum;

Gelet op de Gemeentewet, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: ‘Wabo’), de Woningwet, de Wet ruimtelijke ordening (hierna: ‘Wro’), de Bouwverordening Hilversum 2009, artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht, de Nota parkeerbijdrageregeling en mobiliteitsfonds 2009 en de Verordening Mobiliteitsfonds Hilversum 2009;

Besluiten:

1. Vast te stellen de navolgende beleidsregels met betrekking tot de wijze van bepalen van de hoeveelheid benodigde parkeer-/stallings-/laad- of losplaatsen, verband houdende met bouwen en/of gebruik, alsmede de navolgende beleidsregels met betrekking tot de parkeerbijdrageregeling
2. De beleidsregels in werking te laten treden per 1 juli 2017.
3. Dat de beleidsregels kunnen worden aangehaald als “Beleidsregels Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen Hilversum 2017”

Omschrijving

Deze beleidsregels hebben betrekking op het stellen van een eis tot het aanbrengen van parkeer-/stallingsruimte voor auto’s op ‘eigen terrein’, alsmede de wijze van bepalen van de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen, in verband met aanvragen betrekking hebbend op bouwen en/of gebruik. Ook wordt een eis gesteld aan de afmetingen van de parkeer-/stallingsruimte en wordt een verplichting geformuleerd inzake laad- of losruimte.

Doel

Het doel van dit beleid is dat in parkeer-/stallingsruimte voor auto’s, dan wel laad- of losruimte, op eigen terrein moet worden voorzien als daartoe behoefte ontstaat ten gevolge van bouwen, waarvoor een vergunning is vereist, en/of gebruik in geval vergunning is vereist omdat wordt afgeweken van een bestemmingsplan, beheersverordening of voorbereidingsbesluit. Op deze wijze wordt in het bijzonder de parkeerdruk in de openbare ruimte beperkt, en wordt de verantwoordelijkheid voor het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen primair bij de ‘veroorzaker’ van de parkeervraag gelegd.

Aanleiding nieuwe regels

Met deze nieuwe set beleidsregels worden diverse beleidsdocumenten die betrekking hebben op parkeren samengevoegd in één document. Ten opzichte van de huidige documenten vindt een aantal wijzigingen plaats. De belangrijkste daarvan zijn:

- de aanpassing van de parkeernormen naar aanleiding van de nieuwe parkeerkcijfers van het CROW⁴
- het toepassen van aanwezigheidscijfers in het geval van transformatie
- het aankopen van een ppl. voor een bouwplan

⁴ Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water-, en Wegenbouw en de Verkeerstechiek

SECTIE 1 Parkeernormen Hilversum 2017

De gemeente Hilversum hanteert op dit moment parkeernormen die in 2009 zijn vastgesteld. Destijds werden de parkeernormen gebaseerd op de parkeerkcijfers van het CROW uit 2005. In 2012 heeft het CROW nieuwe parkeerkcijfers opgesteld. De verschillende gebruiksfuncties zijn verder gedifferentieerd, zodat de cijfers beter aansluiten bij de werkelijkheid. De Parkeernormen Hilversum 2017 zijn een afgeleide van de parkeerkcijfers van het CROW van 2012. Ook dit keer is uitgegaan van één parkeernorm en niet voor een bandbreedte. Het hanteren van de bandbreedte leidt in de regel tot discussie over wat dan de precieze norm zou moeten zijn. Eén parkeernorm leidt tot eenduidigheid en duidelijkheid.

De parkeernormen zijn per gebied onderverdeeld. Er wordt een indeling aangehouden van Centrum, Schil en Rest bebouwde kom/Buitengebied. Aansluiting wordt gezocht bij de indeling van de zones met betaald parkeren, waar ook sprake is van Centrum, Schil en overig (waaronder zowel Buitenschil als niet-betaald parkeergebieden vallen). In bijlage 1A zijn de nieuwe parkeernormen te vinden.

Aanwezigheidspercentages

Bij nieuwe bouwplannen bestond er al de mogelijkheid om aanwezigheidspercentages toe te passen. Dit houdt in dat dubbelgebruik van parkeerplaatsen kan plaatsvinden, bijvoorbeeld in het geval sprake is van een mix van kantoor (voornamelijk parkeervraag overdag) en wonen (voornamelijk parkeervraag buiten kantooruren). Dit leidt tot een lagere behoefte aan parkeerplaatsen, omdat deze op verschillende momenten door verschillende parkeerders gebruikt worden.

Tegenwoordig worden veel functies omgezet naar een andere functie. Het deel van de parkeervraag dat afgewenteld kon worden op de openbare ruimte kon voorheen verrekend worden met de nieuwe parkeervraag. Hierdoor konden scheve situaties ontstaan, waarbij bijvoorbeeld de historische parkeervraag van kantoor afgewenteld werd op de openbare ruimte en dat na omzetting naar wonen eenzelfde deel van de parkeervraag opnieuw mocht worden afgewenteld. In de praktijk leidt dit met name in de avonden tot overlast in woonbuurten, omdat de parkeerdruk dan hoger ligt en er minder ruimte is om af te wentelen.

Met de nieuwe methode wordt rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages van het CROW (zie bijlage 1B) om te bepalen welk deel van de historische parkeervraag, mag worden meegerekend bij de nieuwe ontwikkeling. Een voorbeeld van de oude en nieuwe situatie is opgenomen bij deze bijlage om inzichtelijk te maken welk probleem verholpen wordt. De nieuwe werkwijze heeft wel als gevolg dat het vereiste aantal parkeerplaatsen bij functiewijzigingen toeneemt.

Huren/Kopen parkeerplaatsen

Ontwikkelaars willen regelmatig gebruik maken van gehuurde of gekochte parkeerplaatsen. Uitgangspunt is dat bij bouwplannen de eigen broek opgehouden kan worden voor een langdurige periode. Een huurcontract voor een parkeerplaats is vaak kortdurend en is daarmee geen duurzame oplossing. Daarnaast kunnen reeds aan een bouwontwikkeling toegewezen parkeerplaatsen niet opnieuw worden gebruikt bij een ander bouwplan.

Parkeerplaatsen kunnen dus alleen worden gebruikt voor het oplossen van de parkeereis indien sprake is van een duurzame oplossing (meer dan 20 jaar) en gelegen binnen een straal van 400m (Centrum) of 200m (restgebied).

Proces van toetsing

Voor toetsing van aanvragen zoals hierboven bedoeld geldt de volgende regel:

A. Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft moet ten behoeve

van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer. Onder een 'gebouw' wordt ook begrepen een bouwwerk, werk geen bouwwerk zijnde of werkzaamheid of bijbehorend gebruik van grond en van de zich daar bevindende bouwwerken.

B. De onder A bedoelde ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan indien daarbij ten behoeve van de bruikbaarheid rekening wordt gehouden met de situatie en inrichting van de plek waar parkeerruimte wordt aangebracht en:

- a. indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten ten minste 1,80 m bij 5,00 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m bedragen, waarbij de parkeerruimten bereikbaar en bruikbaar zijn (voorbeeld: bij haaksparkeren dienen de parkeerplaatsen minstens 2,30m breed te zijn);
- b. indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte - voorzover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst - ten minste 3,50 m bij 5,00 m bedragen.

C. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Onder een 'gebouw' wordt ook begrepen een bouwwerk, werk geen bouwwerk zijnde of werkzaamheid of bijbehorend gebruik van grond en van de zich daar bevindende bouwwerken.

D. Het is mogelijk van het gestelde onder A, B en C ontheffing te verlenen.

Wijze van berekenen parkeerbehoefte voor een concreet plan

Met behulp van de bij deze beleidsregels horende parkeernormen kan een parkeerbalans³ worden opgesteld om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij een concreet plan moeten worden gerealiseerd.

Met deze parkeerbalans wordt aan de hand van de soort functie(s), de omvang van deze functie(s) en de parkeernorm(en) van deze functie(s) een benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. Indien binnen het bouwplan verschillende functies worden ontwikkeld, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Voorwaarde is wel dat de ontwikkelaar in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit door alle gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden, dus dat exclusieve parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken.

Bij bouwontwikkelingen mag de berekende parkeervraag van het laatste legale gebruik van het pand of perceel, voor zover toegerekend aan de openbare ruimte, worden afgetrokken van de berekende parkeervraag van het nieuwe gebruik (NB. bij een eventuele afname van de totale parkeervraag geldt dat een zo groot mogelijk deel op eigen terrein moet worden opgelost; de parkeerplaatsen op eigen terrein gaan voor op het afwentelen op de openbare ruimte). Hierbij wordt wel rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages. Bij (gedeeltelijke) sloop en nieuwbouw vindt geen verrekening plaats. In dat geval dient de volledige nieuwe parkeereis gerealiseerd te worden.

De aanvrager stelt de parkeerbalans op, waarna de gemeente Hilversum deze toetst. Is het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein kleiner dan de parkeereis dan is het plan in principe niet akkoord. In bepaalde gevallen en onder zekere voorwaarden bestaat een mogelijkheid een ontheffing van de parkeereis te verlenen. Dit wordt nader geregeld in de in Sectie 2 opgenomen Beleidsregels Parkeerbijdrageregeling Hilversum 2017.

In de uiteindelijke omgevingsvergunning wordt expliciet de koppeling gelegd tussen parkeerplaats en functie conform onderstaande tekst:

Voorwaarde parkeerplaatsen

Aan deze vergunning verbinden wij de voorwaarde dat de AANTAL parkeerplaatsen zoals ingetekend op tekening NAAM/NUMMER moet worden aangelegd en in stand gehouden ten behoeve van het parkeren van gebruikers van dit pand.

Tekst aanbiedingsbrief/uitleg

Bij de beoordeling van de aanvraag wordt ook gekeken naar het aantal parkeerplaatsen dat passend is voor het beoogde gebruik. Doorgaans moeten deze parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd omdat in openbaar gebied te weinig parkeerruimte is. U bent verplicht om deze parkeerplaatsen aan te leggen en in stand te houden. Deze verplichting geldt ook voor uw rechtsopvolgers. Als de vereiste parkeerplaatsen op eigen terrein toch niet beschikbaar blijken te zijn komen de gebruikers van het pand niet in aanmerking voor een parkeervergunning op de openbare weg omdat op basis van deze vergunning voldoende parkeerruimte op eigen terrein aanwezig moet zijn.

Bijlage 1A Parkeernormen Hilversum 2017

Parkeercijfers CROW		NIEUW = Parkeernorm Hilversum 2017				
		Centrum	Schil	Rest		
		nieuw	nieuw	nieuw	eenheid	aandeel bezoekers
Wonen						
	koop, vrijstaand	1,8	1,9	2,2	woning	0,3 per eenheid
	koop, 2-onder-1-kap	1,7	1,8	2,1	woning	0,3 per eenheid
	koop, tussen/hoek	1,5	1,7	1,9	woning	0,3 per eenheid
	koop, etage, duur	1,6	1,9	2,1	woning	0,3 per eenheid
	koop, etage, midden	1,4	1,6	1,8	woning	0,3 per eenheid
	koop, etage, goedkoop	1,3	1,4	1,6	woning	0,3 per eenheid
	huurhuis, vrije sector	1,5	1,7	1,9	woning	0,3 per eenheid
	huurhuis, sociale huur	1,3	1,4	1,6	woning	0,3 per eenheid
	huur, etage, duur	1,4	1,6	1,8	woning	0,3 per eenheid
	huur, etage, midden/goedkoop	1,1	1,2	1,4	woning	0,3 per eenheid
	kamerbewoning (geen studenten)	0,55	0,65	0,7	kamer	0,2 per eenheid
	kamerbewoning, studenten	0,25	0,25	0,25	kamer	0,2 per eenheid
	aanleunwoning en serviceflat	1,05	1,1	1,1	woning	0,3 per eenheid
Werken						
	(commerciële) dienstverlening (kantoren met balie)	2,05	2,35	2,85	100 m ² bvo	20%
	kantoren (kantoren zonder balie)	1,55	1,95	2,05	100 m ² bvo	5%
	arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods/opslag)	0,65	0,85	1,05	100 m ² bvo	5%
	arbeidsintensief/bezoekersintensief (industrie/werkplaats)	1,55	1,95	2,35	100 m ² bvo	5%
	bedrijfsverzamelgebouw	1,25	1,55	1,85	100 m ² bvo	5%
Winkelen						
	buurtsupermarkt	1,9	2,7	3,5	100 m ² bvo	89%
	discountsupermarkt	3,3	4,9	6,5	100 m ² bvo	96%
	fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	3,1	4,7	5,4	100 m ² bvo	93%
	fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	3,6	4	4,9	100 m ² bvo	93%
	grote supermarkt	6	6,9	7,7	100 m ² bvo	84%
	groothandel levensmiddelen	n.v.t.	6,4	6,4	100 m ² bvo	80%
	binnenstad 50.000-100.000 inwoners	3,8	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	92%
	buurt- en dorpscentrum	n.v.t.	3,1	3,7	100 m ² bvo	72%
	wijkcentrum (klein)	n.v.t.	3,7	4,5	100 m ² bvo	76%
	wijkcentrum (gemiddeld)	n.v.t.	4,4	5,1	100 m ² bvo	79%
	wijkcentrum (groot)	n.v.t.	4,8	5,7	100 m ² bvo	81%
	stadsdeelcentrum	n.v.t.	5,2	6,3	100 m ² bvo	85%
	weekmarkt (bij klein wijk-, buurt-, en dorpscentrum)	0,2	0,2	0,2	per kraam*	85%
	kringloopwinkel	n.v.t.	1,25	1,85	100 m ² bvo	89%
	bruin- en witgoedzaken	3,95	5,85	7,85	100 m ² bvo	92%
	woonwarenhuis/woonwinkel	1,25	1,65	1,85	100 m ² bvo	91%
	woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	5,05	100 m ² bvo	95%
	meubelboulevard/woonboulevard	n.v.t.	n.v.t.	19,65	100 m ² bvo	93%
	winkelboulevard	n.v.t.	3,75	4,15	100 m ² bvo	94%
	outletcentrum	n.v.t.	9,1	10,1	100 m ² bvo	94%
	bouwmarkt	n.v.t.	1,85	2,35	100 m ² bvo	87%
	tuin- of groencentrum	n.v.t.	2,25	2,55	100 m ² bvo (incl. buitenruimte)	89%
Sociaal						
	cultuur					
	bibliotheek	0,45	0,75	1,15	100 m ² bvo	97%
	museum	0,6	0,8	1,1	100 m ² bvo	95%
	bioscoop	3,2	8	11,2	100 m ² bvo	94%
	filmtheater/filmhuis	2,6	5,3	7,9	100 m ² bvo	97%
	theater/schouwburg	7,4	8	9,8	100 m ² bvo	87%
	musicaltheater	2,9	3,4	4	100 m ² bvo	86%
	amusement					
	casino	5,7	6,1	6,5	100 m ² bvo	86%
	bowlingcentrum	1,6	2,3	2,8	per bowlingbaan	89%
	biljart-/ snookercentrum	0,85	1,15	1,35	per tafel	87%
	indoor speeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	3,1	3,9	4,7	100 m ² bvo	97%
	indoor speeltuin (kinderspeelhal), groot	3,7	4,6	5,6	100 m ² bvo	98%
	indoor speeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	3,9	4,9	5,8	100 m ² bvo	98%
	kinderboerderij	n.v.t.	18,8	22,5	boerderij	98%
	dierenpark	8	8	8	ha netto terrein	99%
	attractie- en pretpark	8	8	8	ha netto terrein	99%
	volkstuin	n.v.t.	1,25	1,35	10 tuinen	100%

Parkeernormen Hilversum 2017 deel 1

sport	dansstudio	1,6	3,9	5,5	100 m² bvo	93%
	fitnessstudio/sportschool	1,4	3,4	4,8	100 m² bvo	87%
	fitnesscentrum	1,7	4,5	6,3	100 m² bvo	90%
	sportshal	1,55	2,15	2,85	100 m² bvo	96%
	sportzaal	1,15	1,95	2,75	100 m² bvo	94%
	tennishal	0,3	0,4	0,5	100 m² bvo	87%
	squashhal	1,6	2,4	2,7	100 m² bvo	84%
	zwembad overdekt	n.v.t.	10,7	11,5	100 m² bassin	97%
	zwembad openlucht	n.v.t.	10,1	12,9	100 m² bassin	99%
	sportveld	20	20	20	per ha netto terrein	95%
	stadion	0,1	0,1	0,1	per zitplaats	99%
	kunstijsbaan (kleiner dan 400m)	1,25	1,55	1,85	100 m² bvo	98%
	kunstijsbaan (400m)	n.v.t.	2,25	2,55	100 m² bvo	98%
	jachthaven	0,6	0,6	0,6	ligplaats	99%
	golfoefencentrum	n.v.t.	n.v.t.	51,1	centrum	93%
	golfbaan (18 holes)	n.v.t.	n.v.t.	96	18 holes (60ha)	98%
	manege	n.v.t.	n.v.t.	0,4	box	90%
wellness	wellnesscentrum	n.v.t.	n.v.t.	9,3	100 m² bvo	99%
	sauna/hammam	2,5	4,6	6,7	100 m² bvo	99%
	tennishal	1	1	1	kamer	
horeca	camping (kampeerterrein)	n.v.t.	n.v.t.	1,2	standplaats	90%
	bungalowpark	n.v.t.	n.v.t.	1,7	bungalow	91%
	1* hotel	0,4	0,8	2,4	10 kamers	77%
	2* hotel	1,35	2,25	4,05	10 kamers	80%
	3* hotel	2,1	3,3	5	10 kamers	77%
	4* hotel	3,4	5,1	7,2	10 kamers	73%
	5* hotel	5,3	7,9	10,6	10 kamers	65%
	café/bar/cafetaria	5	5	6	100 m² bvo	90%
	restaurant	9	9	13	100 m² bvo	80%
	discotheek	6,9	13,9	20,8	100 m² bvo	99%
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	5,5	6,5	8,5	100 m² bvo	99%	
zorg	huisartsenpraktijk (-centrum)	2,05	2,45	2,95	behandelkamer	57%
	apotheek	2,25	2,75	3,15	apotheek	45%
	fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,25	1,45	1,75	behandelkamer	57%
	consultatiebureau	1,35	1,55	1,85	behandelkamer	50%
	consultatiebureau voor ouderen	1,3	1,6	1,9	behandelkamer	38%
	tandartsenpraktijk (-centrum)	1,55	1,95	2,35	behandelkamer	47%
	gezondheidscentrum	1,55	1,85	2,15	behandelkamer	55%
	ziekenhuis	1,4	1,6	1,7	100 m² bvo	29%
verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,6	wooneenheid	60%	
onderwijs	kinderdagverblijf*	1	1,2	1,4	100 m² bvo	0%
	basisonderwijs*	0,75	0,75	0,75	leslokaal	0%
	middelbare school	3,7	4,5	4,9	100 leerlingen	11%
	ROC	4,7	5,4	5,8	100 leerlingen	7%
	hogeschool	9,3	10	10,7	100 studenten	72%
	universiteit	13,2	15,2	16,5	100 studenten	48%
avondonderwijs	4,5	5,6	6,8	10 studenten	95%	
overig	crematorium	n.v.t.	n.v.t.	30,1	plechtigheid	99%
	begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	31,6	plechtigheid	97%
	penitentiare inrichting	1,65	2,15	3,25	10 cellen	37%
	religiegebouw	0,15	0,15	0,15	zitplaats	99%
	buurthuis	2,00	2,00	2,00	100 m² bvo	95%

Parkeernormen Hilversum 2017, deel 2

Bijlage 1B Aanwezigheidspercentages CROW

Tabel aanwezigheidspercentages (bron: CROW)								
	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Gelijktijdige aanwezigheid functies:								
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/Bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sport binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sport buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bios/Theater/Podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Zorg: verpleeghuis/verzorgingstehuis/aanleunwoning	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten + bezoek	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis werknemers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Tabel 1. Aanwezigheidspercentages per functie

Voorbeeld oude vs. nieuwe situatie

In een straat met 25 parkeerplaatsen is overdag een parkeerdruk van 80% (vijf lege plekken) en 's avonds een parkeerdruk van 100% (nul lege plekken). In de straat is een kantoor gelegen van 320 m² bruto vloeroppervlak (bvo) met een parkeernorm van 1,55 per 100 m² bvo. De totale parkeerbehoefte is 5 parkeerplaatsen. Een ontwikkelaar wil de kantoorruimte omzetten naar zes woningen in de goedkope sector (parkeernorm van 1,45 per woning) met een totale parkeerbehoefte van 8,7 parkeerplaatsen, inclusief 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers.

In de oude rekenmethodiek is er sprake van een volledige aftrek van de historische parkeervraag. Er resteert dan een parkeervraag van 8,7 (nieuwe parkeervraag) – 5,0 (oude parkeervraag) = 3,7, afgerond vier parkeerplaatsen. De ontwikkelaar dient vier parkeerplaatsen aan te leggen op eigen terrein. Op het moment dat dit gedaan wordt, zal er in de avond een probleem ontstaan, want aan de 100% parkeerdruk die dan zichtbaar is, worden extra voertuigen toegevoegd.

In de nieuwe rekenmethodiek wordt rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages. Voor alle momenten wordt gekeken wat het verschil is tussen de oude en de nieuwe situatie. Dan blijkt dat op de werkdagavond de parkeervraag het meest toeneemt. Op dat moment wordt 5% van de parkeervraag voor kantoren nog meegenomen (0,25), maar zorgen bewoners (6,21) en bezoekers (1,44) voor een parkeervraag van 7,65. Dit betekent dat in de avonduren de parkeervraag toeneemt met 7,65 minus 0,25 is 7,4 afgerond zeven parkeerplaatsen. In dat geval moet de ontwikkelaar zeven parkeerplaatsen toevoegen op eigen terrein en wordt de buurt niet meer belast met extra voertuigen, zoals bij de oude rekenwijze het geval was. Dit komt overeen met de door de buurt ervaren extra parkeerdruk, waarvoor een oplossing gevonden dient te worden.

Oude rekenmethodiek		
Oude parkeervraag	Kantoor	320 m ²
	P-norm	1,55 per 100 m ² bvo
	P-vraag	5
	maatgevend moment	n.v.t.
	rekenend met	5
Nieuwe parkeervraag	Wonen	6x
	P-norm	1,45 per goedkope woning
	P-vraag	8,7
	maatgevend moment	n.v.t.
	rekenend met	8,7
Saldo extra parkeervraag	(nieuw - oud)	(8,7-5,0)
	Totaal	3,7 afgerond 4 ppl.
Nieuwe rekenmethodiek		
Oude parkeervraag	Kantoor	320 m ²
	P-norm	1,55 per 100 m ² bvo
	P-vraag	5
	maatgevend moment	Werkdagavond
	rekenend met	0,25 (5% aanwezigheidspercentage)
Nieuwe parkeervraag	Wonen	6x
	P-norm	1,45 per goedkope woning*
	P-vraag	8,7
	maatgevend moment	Werkdagavond
	rekenend met	7,65 (90% aanw. Bewoners, 80% bezoekers)
Saldo extra parkeervraag	(nieuw - oud)	(7,65-0,25)
	Totaal	7,4 afgerond 7 ppl.

Tabel 2. De nieuwe en oude rekenmethodiek in tabelvorm (* voor de vergelijking is de oude parkeernorm gebruikt)

Na de besluitvorming over de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages wordt een online rekentool opgesteld, zodat men eenvoudig kan berekenen wat de exacte parkeereis bedraagt.

SECTIE 2 Parkeerbijdrageregeling Hilversum 2017

Algemeen uitgangspunt van het gemeentelijk beleid is dat bij bouwplannen of ontheffingen van het bestemmingsplan, die leiden tot een vergroting van de parkeervraag, wordt voorzien in extra parkeerruimte op eigen terrein. Op deze manier wil de gemeente Hilversum de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stad bevorderen. Bij plannen in gebieden met een hoge stedelijkheidsgraad1 blijkt het moeilijk om het parkeren op eigen terrein op te lossen. Het gevolg is dat op zich wenselijke ontwikkelingen niet uitvoerbaar blijken te zijn.

Hoofdzaak is dat de aanvrager van een bouwvergunning of ontheffing er alles aan doet om de parkeereis op eigen terrein te realiseren. Wanneer de aanvrager echter met gegronde redenen kan aantonen dat realisering van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, kan het college van burgemeester en wethouders besluiten om ontheffing van de parkeereis te verlenen. Het verlenen van ontheffing heeft echter nadelige effecten voor de bereikbaarheid en leefbaarheid. Vandaar dat van deze mogelijkheid terughoudend gebruik wordt gemaakt. In principe zit aan de ontheffing een parkeerbijdrage gekoppeld.

De gemeenteraad heeft daarvoor een mobiliteitsfonds ingesteld. Uit dit fonds worden maatregelen gefinancierd voor de verbetering van parkeren en, indien dit de parkeersituatie aantoonbaar verbetert, mobiliteit.

In artikel 2.5.30, eerste lid van de Bouwverordening Hilversum is de eis opgenomen dat er bij een bouwplan of ontheffing bestemmingsplan in voldoende mate ruimte op eigen terrein voor het parkeren is aangebracht. Als aan deze eis niet wordt voldaan, wordt de bouwvergunning of ontheffing in principe geweigerd. Op grond van lid 4 artikel 2.5.30 kan een ontheffing gegeven worden van de parkeereis. Het vijfde lid (per Bouwverordening Hilversum 2009) geeft het college de mogelijkheid beleidsregels vast te stellen met betrekking tot deze ontheffingen en financiële voorwaarden daar aan te stellen. Op grond van de Wro wordt de parkeereis opgenomen in de nieuwe bestemmingsplannen. De eerstkomende jaren blijft artikel 2.5.30 van de bouwverordening nog van groot belang.

De aanvrager dient aan te tonen dat er op geen enkele wijze met het plan voldaan kan worden aan de parkeereis. Indien slechts aanpassingen mogelijk zijn die onevenredige hoge kosten –meer dan 150% van de normale, dat wil zeggen geëigend in die specifieke omstandigheid, aanlegkosten- met zich meebrengen, dan heeft de college de bevoegdheid om ontheffing te verlenen van de eis dat er bij een bouwplan in voldoende mate ruimte voor het parkeren of stallen van auto's op het terrein van het plan moet zijn aangebracht.

Op het moment dat daarvan ontheffing wordt verleend, wordt de omgeving belast met een ruimtelijk probleem. De parkeerdruk zal toenemen, waarmee de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Hilversum in eerste instantie zal afnemen. Het creëren van parkeergelegenheid binnen het plan moet daarom op zodanige bezwaren stuiten, dat aan deze bezwaren doorslaggevende betekenis moet worden gegeven. Als de aanvrager niet aannemelijk maakt –de aanvrager dient daarvoor bij aanvraag een deugdelijke onderbouwing aan te leveren- dat de parkeereis niet binnen het plan op eigen terrein kan worden opgelost, dan wordt de aanvraag geweigerd.

De parkeereis is gebaseerd op de bouwverordening of bestemmingsplan. In de bouwverordening of in het bestemmingsplan staat tevens een mogelijkheid om ontheffing van de parkeereis te verlenen.

1. Ontheffing kan worden verleend in één (of meer) van de volgende situaties:
 - a. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien;

b. indien het voldoen aan de parkeereis op zodanige bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven.

c. In specifieke uitzonderingsgevallen.

Ad a. Het op een andere wijze voorzien in de nodige parkeer- of stallingsruimte kan op de volgende manieren:

- gebruik maken van de bestaande parkeermogelijkheden in de openbare ruimte
- gebruik maken van openbaar toegankelijke parkeergarages
- aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Gebruik van parkeerplaatsen in de openbare ruimte is alleen mogelijk, indien nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De grens is gelegd op een piekbelasting van 80% parkeerdruk, de nieuwe vraag meegerekend. (een druk van 90% of meer wordt beschouwd als een kritische grens). Bij deze specifieke ontheffing is de fysieke parkeerplaats direct beschikbaar, maar legt wel beslag op de beperkte openbare ruimte. Aan het door burgemeester en wethouders verlenen van deze ontheffing wordt een financiële consequentie –de parkeerbijdrage- gekoppeld. Ook als de aanvrager op acceptabele afstand van het plan voldoende nieuwe parkeerplaatsen realiseert buiten de openbare ruimte kan een ontheffing worden verleend. Aan deze ontheffing wordt geen financiële eis gekoppeld omdat geen beslag wordt gelegd op de openbare ruimte. Voor wonen ligt de grens van ‘acceptabele afstand’ in het centrum van Hilversum in principe op 400m loopafstand, daarbuiten op 200m loopafstand.

Ad b. Ontheffing is pas aan de orde indien zich een bijzondere omstandigheid voordoet: het scheppen van parkeergelegenheid op eigen terrein moet zodanige bezwaren opleveren dat aan deze bezwaren doorslaggevende betekenis moet worden gegeven. Daarbij valt te denken aan omstandigheden van stedenbouwkundige, esthetische, historische, monumentale of verkeerskundige aard die tot gevolg hebben dat het fysiek niet mogelijk is of ongewenst is om op of onder het bouwterrein de vereiste parkeergelegenheid te realiseren. De ontheffing wordt verleend, omdat er volgens het college van burgemeester en wethouders redenen zijn waarom het belang van het plan groter is dan het voldoen aan de parkeereis. Aan het verlenen van deze ontheffing wordt een financiële consequentie – parkeerbijdrage- gekoppeld.

Enkele situaties die zich kunnen voordoen:

- De locatie leent zich niet voor het aanbrengen van parkeerplaatsen op of onder die locatie en/of het gebouw leent zich niet voor het aanbrengen van parkeerplaatsen in, op of onder dat gebouw.
- Het is technisch zeer ingewikkeld om te voldoen aan de parkeereis.
- De kosten per parkeerplaats zijn buiten proportioneel hoog (meer dan 150% van de normale richtprijs voor een dergelijke voor de locatie/gebouw geschikte parkeerplaats) en daarmee wordt de investering in de parkeervoorziening ten opzichte van de totale investering buitenproportioneel groot.

Ad c. In specifieke uitzonderingsgevallen kunnen Burgemeester en wethouders ontheffing verlenen zonder het heffen van een parkeerbijdrage. Van de onvoorwaardelijke ontheffingsmogelijkheid – zonder parkeerbijdrage of aanleg vervangende ruimte– dient spaarzaam gebruik te worden gemaakt. Deze mogelijkheid is voorbehouden aan bijzondere omstandigheden. In dit geval is alleen het college van burgemeester en wethouders besluitbevoegd (geen mandaat). Het verlenen van een ontheffing is vervolgens nog steeds geen plicht. Het college van burgemeester en wethouders kan altijd beslissen dat er onvoldoende redenen zijn om ontheffing op de parkeereis te verlenen.

Onder financiële voorwaarden

Het verlenen van een ontheffing van de parkeereis heeft consequenties voor de parkeersituatie in de omgeving van het plan en kan derhalve in tegenspraak zijn met een van de doelen van het parkeerbeleid, een evenwichtige parkeersituatie. Door het koppelen van een financiële consequentie aan het verlenen van een ontheffing op de parkeereis wordt de gemeente in staat gesteld met deze

gelden de effecten van het verlenen van ontheffing te beperken. Daarnaast wordt een aanvrager gestimuleerd om binnen het plan voldoende parkeerplaatsen te realiseren.

In de jurisprudentie is uitgemaakt dat een bestuursorgaan de mogelijkheid heeft door middel van een financiële voorwaarde tot betaling van een tegemoetkoming of compensatie te verplichten, indien door voldoening aan de gestelde voorwaarde een rechtstreekse bijdrage wordt geleverd aan de doelstelling van de wettelijke bepaling waarop de vergunning of ontheffing berust en de verlening of ontheffing in het algemeen belang tot heffen van een geldbedrag noopt. Aan het koppelen van een financiële consequentie voor het verlenen van een ontheffing van de parkeereis zijn een aantal beperkingen verbonden. De belangrijkste beperking is dat aangetoond moet worden dat niet een andere, uit hoofde van rechtsbescherming meer aanvaardbare, mogelijkheid aanwezig is om een tegemoetkoming of compensatie te vragen zoals het invoeren van een baatbelasting of het plaatsen van parkeermeters. De ontheffing met financiële consequentie van de parkeereis wordt verleend volgens een publiekrechtelijke regeling. Aan het betalen van de bijdrage kan de aanvrager geen rechten ontlenuen. Wel is de gemeente in algemene zin gehouden de gelden te besteden aan de verbetering van de parkeersituatie. De parkeereis zoals neergelegd in de bouwverordening en in (toekomstige) bestemmingplannen heeft als belangrijke doelstelling het reguleren en beperken van de parkeerdruk in de openbare ruimte, zodat Hilversum bereikbaar en leefbaar blijft. De parkeerbijdrage dient een rechtstreekse bijdrage te leveren aan deze doelstelling. Dit betekent dat het geld uit het mobiliteitsfonds, voor zover verkregen uit bijdragen gekoppeld aan ontheffingen, moet worden aangewend ten behoeve van de openbare parkeersituatie of anderszins bijdragen aan de parkeeroplossing (bijvoorbeeld flankerend beleid).

Hoogte afkoopbedrag

Per niet gerealiseerde parkeerplaats geldt een afkoopbedrag dat hoog genoeg moet zijn om ontwikkelaars te stimuleren om binnen het bouwplan voldoende parkeerplaatsen te realiseren en om een financieel fonds op te bouwen waarmee de gemeente investeringen kan doen. Het afkoopbedrag moet echter niet zo hoog zijn dat ontwikkelingen onmogelijk worden. In bijlage 2A staan de tarieven van de bijdragen (prijspeil 2017). Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd.

Bijlage 2A Parkeerbijdrageregeling Tarieven 2017

Bijlage C Parkeerbijdrageregeling Hilversum 2009, tarieventabel 2017

Tarieventabel per niet aangelegde maar wel opgelegde parkeerplaats

Indexering tarieven op basis van CBS consumentenprijsindexcijfer maand augustus

Alleen van toepassing indien B&W ontheffing verlenen onder financiële voorwaarde. (CPI alle huishoudens basis 2009 +aug.2010 +aug.2011 + etc.)
(bedragen excl. BTW)

			stedelijkheidsgraad (CBS indeling)						
			1	2	3	4	5		
		koop prijs (v.o.n.)							
woning of appartement	duur	>330000	bijdrage	€ 13.965,03	€ 11.172,03	€ 8.937,62	€ 7.150,10	€ 5.720,08	factor 0,8
	midden	>230000	bijdrage	€ 11.172,03	€ 8.937,62	€ 7.150,10	€ 5.720,08	€ 4.576,06	factor 0,8
	goedkoop	tot 230000	bijdrage	€ 5.586,01	€ 4.468,81	€ 3.575,05	€ 2.860,04	€ 2.288,03	factor 0,8
woning of appartement		huur/mnd							
	duur	>750	bijdrage	€ 13.965,03	€ 11.172,03	€ 8.937,62	€ 7.150,10	€ 5.720,08	factor 0,8
	midden	500-750	bijdrage	€ 11.172,03	€ 8.937,62	€ 7.150,10	€ 5.720,08	€ 4.576,06	factor 0,8
	goedkoop	tot 500	bijdrage	€ 5.586,01	€ 4.468,81	€ 3.575,05	€ 2.860,04	€ 2.288,03	factor 0,8
(hotel)kamer	alle		bijdrage	€ 1.675,81	€ 1.675,81	€ 1.791,92	€ 1.791,92	€ 1.791,92	
bovenwoning boven bestaand pand centrum en schil¹	alle		bijdrage	€ 2.793,01	€ 2.787,43	€ 2.787,43	€ 2.787,43	€ 2.787,43	
legalisering splitsingen woningen vóór 1/1/2003	alle		bijdrage	€ 1.675,81	€ 1.672,46	€ 1.672,46	€ 1.672,46	€ 1.672,46	
alle overige functies				€ 13.965,03	€ 11.172,03	€ 8.937,62	€ 7.150,10	€ 5.720,08	factor 0,8

Indeling stedelijkheidsgraad: zie betreffende tabel en kaart (Bijlage B Parkeerbijdrageregeling)

¹ het gaat om panden in het kader van beleid Wonen boven Winkels

CPI alle huishoudens augustus 2010	1,50%
CPI alle huishoudens augustus 2011	2,60%
CPI alle huishoudens augustus 2012	2,30%
CPI alle huishoudens augustus 2013	2,80%
CPI alle huishoudens augustus 2014	1,00%
CPI alle huishoudens augustus 2015	0,80%
CPI alle huishoudens augustus 2016	0,20%

Tabel 3. Parkeerbijdrageregeling 2017 (NB. Vanaf 2018 wordt aangesloten bij de tarieven die in het Woonbeleid zijn opgenomen.)