

Evaluatie beleidsregel Mobiliteit en parkeren

Datum

10 december 2025



1. Inleiding

De gemeenten Gooise Meren, Hilversum en Laren werken samen aan de ontwikkeling van Buurtschap Crailo, een nieuwe wijk voor wonen en werken in een natuurlijke omgeving. Als één van de vier duurzame speerpunten is een vooruitstrevend mobiliteitsconcept benoemd met o.a. deelmobiliteit.

Het verwezenlijken hiervan is onder andere gedaan door in de (in juli 2021 vastgestelde) bestemmingsplannen 'Buurtschap Crailo' een link te leggen naar de 'Beleidsregel mobiliteit en parkeren'. Deze beleidsregel is op 20 april 2021 door de colleges van de drie gemeenten vastgesteld en regelt onder andere wanneer sprake is van de 'noodzakelijke parkeergelegenheid passend bij het duurzame mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo'. Ook is geregeld wanneer bij een parkeerplaats sprake is van het 'zoveel mogelijk parkeren uit het zicht'.

De reden dat destijds gekozen is om een beleidsregel te koppelen aan het bestemmingsplan is de mogelijkheid om deze op basis van monitoring en evaluatie bij te stellen, zodat deze goed blijft aansluiten bij de actuele inzichten en situatie. Inmiddels is de feitelijke ontwikkeling van Buurtschap Crailo en verdere uitwerking van de planvorming volop tot stand gekomen en zijn circa 4 jaar verstreken. In dit document wordt de beleidsregel geëvalueerd en wordt voor de onderdelen waarvoor een aanpassing gewenst is een voorstel daartoe gedaan.

Alvorens in te gaan op deze artikelsgewijze evaluatie (hoofdstuk 3) met voorstellen tot aanpassing, wordt hierna (hoofdstuk 2) eerst ingegaan op de juridische context voor het wijzigen van de beleidsregel na evaluatie. Tot slot is in hoofdstuk 4 een versie van de beleidsregel opgenomen waarin met doorhalingen en toevoegingen in blauwe tekstkleur inzicht wordt gegeven in de aanpassingen ten opzichte van de huidige te wijzigen versie van de beleidsregel.

2. Juridische context

In artikel 19.3.a van de regels van bestemmingsplan Buurtschap Crailo is opgenomen dat de beleidsregel 'Mobiliteit en parkeren Buurtschap Crailo' kan worden gewijzigd, volgend uit een evaluatie van het mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo. In artikel 19.5 van het bestemmingsplan is opgenomen dat op de wijziging van de beleidsregels de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht van toepassing is. In artikel 6 van de beleidsregel zelf is hetzelfde vastgelegd, waarbij onder lid c nog is toegevoegd dat het wijzigen een bevoegdheid is van het college van burgemeester en wethouders.

Om de beleidsregel te kunnen wijzigen dient een ontwerp van de gewijzigde beleidsregel voor een periode van 6 weken ter visie te worden gelegd. Gedurende die periode worden belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om zienswijzen kenbaar te maken met betrekking tot de voorgestelde wijziging. Eventuele zienswijzen dienen de colleges te betrekken bij het besluit over de vaststelling van de te wijzigen beleidsregel.

3. Evaluatie beleidsregel

Momenteel is de 'Beleidsregel mobiliteit en parkeren Buurtschap Crailo' - die op 20 april 2021 is vastgesteld door de colleges en op 21 april 2021 inwerking is getreden - van toepassing.

Op de volgende pagina's is een in de lengterichting van het blad weergegeven tabel opgenomen met de verschillende bepalingen van de beleidsregel en een evaluatie van de bepaling.



Art.	Huidige tekst bepaling	Evaluatie																																												
1	noodzakelijke parkeergelegenheid passend bij het duurzame mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo - aantal																																													
1a	Er is sprake van de ‘noodzakelijke parkeergelegenheid passend bij het duurzame mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo’ indien bij de functies genoemd in de tabel ‘parkeernormen’ niet meer en niet minder dan het aantal parkeerplaatsen zoals aangegeven in deze tabel is gerealiseerd. Tabel: Parkeernormen <table><tr><th>Type</th><th>Bewoners/ werknemers</th><th>Bezoek</th><th>Totaal</th></tr><tr><td>Sociaal</td><td>0,3 ppl/wo</td><td>0,3 ppl/wo</td><td>0,6 ppl/wo</td></tr><tr><td>Middelduur</td><td>0,7 ppl/wo</td><td>0,3 ppl/wo</td><td>1,0 ppl/wo</td></tr><tr><td>Duur: appartementen</td><td>1,2 ppl/wo</td><td>0,3 ppl/wo</td><td>1,5 ppl/wo</td></tr><tr><td>Duur: op eigen kavel</td><td>1,7 ppl/wo</td><td>0,3 ppl/wo</td><td>2,0 ppl/wo</td></tr><tr><td>Bedrijven: creatief/ verzamelgebouw</td><td>0,75 ppl/100 m2 BVO</td><td>0,25 ppl/100 m2 BVO</td><td>1,0 ppl/100 m2 BVO</td></tr><tr><td>Bedrijven op Zuid¹</td><td>1,2 ppl/100 m2 BVO</td><td>0,4 ppl/100 m2 BVO</td><td>1,6 ppl/100 m2 BVO</td></tr><tr><td>Detailhandel</td><td>0,3 ppl/100 m2 BVO</td><td>0,9 ppl/100 m2 BVO</td><td>1,2 ppl/100 m2 BVO</td></tr><tr><td>Horeca/ cultuur</td><td>1,5 ppl/100 m2 BVO</td><td>4,5 ppl/100 m2 BVO</td><td>6,0 ppl/100 m2 BVO</td></tr><tr><td>Hotel</td><td>0,25 ppl/100 m2 BVO</td><td>0,75 ppl/100 m2 BVO</td><td>1,0 ppl/100 m2 BVO</td></tr><tr><td>Maatschappelijke functies</td><td>0,55 ppl/100 m2 BVO</td><td>1,65 ppl/100 m2 BVO</td><td>2,2 ppl/100 m2 BVO</td></tr></table>	Type	Bewoners/ werknemers	Bezoek	Totaal	Sociaal	0,3 ppl/wo	0,3 ppl/wo	0,6 ppl/wo	Middelduur	0,7 ppl/wo	0,3 ppl/wo	1,0 ppl/wo	Duur: appartementen	1,2 ppl/wo	0,3 ppl/wo	1,5 ppl/wo	Duur: op eigen kavel	1,7 ppl/wo	0,3 ppl/wo	2,0 ppl/wo	Bedrijven: creatief/ verzamelgebouw	0,75 ppl/100 m2 BVO	0,25 ppl/100 m2 BVO	1,0 ppl/100 m2 BVO	Bedrijven op Zuid ¹	1,2 ppl/100 m2 BVO	0,4 ppl/100 m2 BVO	1,6 ppl/100 m2 BVO	Detailhandel	0,3 ppl/100 m2 BVO	0,9 ppl/100 m2 BVO	1,2 ppl/100 m2 BVO	Horeca/ cultuur	1,5 ppl/100 m2 BVO	4,5 ppl/100 m2 BVO	6,0 ppl/100 m2 BVO	Hotel	0,25 ppl/100 m2 BVO	0,75 ppl/100 m2 BVO	1,0 ppl/100 m2 BVO	Maatschappelijke functies	0,55 ppl/100 m2 BVO	1,65 ppl/100 m2 BVO	2,2 ppl/100 m2 BVO	Het sturen op het realiseren van een exact aantal parkeerplaatsen volgend uit de tabel Parkeernormen wordt nog steeds passend geacht. Het is nog altijd niet wenselijk dat meer parkeerplaatsen dan de norm gemaakt kunnen worden, om zo te voorkomen dat het primaat toch bij de auto kan komen te liggen en de duurzamere alternatieven minder snel aan bod komen. Doordat het anderzijds ook niet mogelijk is om minder parkeerplaatsen te maken, wordt geborgd dat het minimaal noodzakelijke niveau aan parkeerplaatsen om het concept goed te laten functioneren gerealiseerd wordt. De parkeernormen in de tabel worden over het algemeen nog altijd passend geacht. Detailhandel Ten aanzien van het realiseren van een supermarkt is uit een marktverkenning naar voren gekomen dat een supermarkt in het entreegebouw met een omvang van maximaal 800 m² bvo voor de lange termijn waarschijnlijk niet levensvatbaar is. Om een toekomst-bestendige supermarkt mogelijk te maken wordt een omgevingsvergunning voor het maken van een supermarkt van maximaal 1.200 m² bvo gevraagd. Deze grotere supermarkt kan dan ook de woningbouwontwikkeling op de KPN-locatie en de Craibosch ontwikkeling op de Tergooi-locatie bedienen. Om deze reden is een hogere parkeernorm gewenst. In de nota parkeernormen 2023 van gemeente Hilversum wordt voor een fullservice-supermarkt in de rest van de bebouwde kom uitgegaan van een parkeernorm van 5,15 per 100 m² bvo. De verkeerskundige adviseur van GEM Crailo (Empaction) refereert echter aan norm van minimaal 4,0 en maximaal 6,4 parkeerplekken per 100 m² bvo supermarkt. In tegenstelling tot de norm van Hilversum hanteert Empaction het uitgangspunt dat er sprake is van een ‘matig stedelijke’ omgeving, terwijl in het beleid van Hilversum van het generieke uitgangspunt van een ‘sterk stedelijke’ omgeving wordt uitgegaan. Omdat de insteek is om het autogebruik op Crailo te beperken wordt uitgegaan van de minimale norm van 4 voor een matig stedelijke omgeving. Omdat er ten aanzien van de supermarkt een gewijzigd inzicht is, wordt voorgesteld de parkeernorm ‘Detailhandel’ op te splitsen. Onder het kopje ‘Detailhandel’ worden de volgende twee normen opgenomen, namelijk de norm ‘Detailhandel – service supermarkt (>1.000m2 bvo)’ met een norm van 4,0 ppl/100m² bvo (0,3 voor eigen gebruik en 3,7 voor
Type	Bewoners/ werknemers	Bezoek	Totaal																																											
Sociaal	0,3 ppl/wo	0,3 ppl/wo	0,6 ppl/wo																																											
Middelduur	0,7 ppl/wo	0,3 ppl/wo	1,0 ppl/wo																																											
Duur: appartementen	1,2 ppl/wo	0,3 ppl/wo	1,5 ppl/wo																																											
Duur: op eigen kavel	1,7 ppl/wo	0,3 ppl/wo	2,0 ppl/wo																																											
Bedrijven: creatief/ verzamelgebouw	0,75 ppl/100 m2 BVO	0,25 ppl/100 m2 BVO	1,0 ppl/100 m2 BVO																																											
Bedrijven op Zuid ¹	1,2 ppl/100 m2 BVO	0,4 ppl/100 m2 BVO	1,6 ppl/100 m2 BVO																																											
Detailhandel	0,3 ppl/100 m2 BVO	0,9 ppl/100 m2 BVO	1,2 ppl/100 m2 BVO																																											
Horeca/ cultuur	1,5 ppl/100 m2 BVO	4,5 ppl/100 m2 BVO	6,0 ppl/100 m2 BVO																																											
Hotel	0,25 ppl/100 m2 BVO	0,75 ppl/100 m2 BVO	1,0 ppl/100 m2 BVO																																											
Maatschappelijke functies	0,55 ppl/100 m2 BVO	1,65 ppl/100 m2 BVO	2,2 ppl/100 m2 BVO																																											



Art.	Huidige tekst bepaling	Evaluatie
		bezoekers) en een norm 'Detailhandel – overig', waarbij de huidige normering van 1,2 ppl/100 m2 bvo (0,3 voor eigen gebruik en 0,9 voor bezoekers) wordt aangehouden. Voorgaand punt van de supermarkt is de belangrijkste aanleiding voor het voorstel tot wijzigen van de tabel met parkeernormen. Nu er sinds het vaststellen van de beleidsregel en het daadwerkelijk gestart zijn van de ontwikkeling van Buurtschap Crailo meer inzicht is in de functies die mogelijk in Buurtschap Crailo gevestigd zullen worden is afgewogen of het noodzakelijk is om daar ook aangepaste parkeernormen voor op te nemen. Dit is vooral het geval op het moment dat de huidige (meer generieke) parkeernormen niet goed aansluiten bij de werkelijke parkeerbehoefte voor die specifieke functies. Voor deze zaken kan nu tevens een aanpassing worden voorgesteld, zodat wordt voorkomen dat op relatief korte termijn alweer een nieuwe aanleiding kan ontstaan om de beleidsregel verder aan te passen. Deze afweging is binnen GEM Crailo gemaakt door op basis van de regelingen met de vigerende parkeernormen van de gemeenten allereerst te kijken of daar functies op staan waarvan het reëel is dat deze zich binnen Buurtschap Crailo kunnen vestigen. Vervolgens is beoordeeld of de norm die op basis van de huidige beleidsregel 'Mobiliteit en parkeren' passend wordt geacht, waarbij ook gekeken is naar de parkeernormen die de gemeenten daarvoor hanteren. Maatschappelijke functies Naar aanleiding hiervan is binnen GEM Crailo geoordeeld dat de opgenomen normen over het algemeen goed passend zijn voor de voorziene functies. Uitzondering daarop is de eventuele vestiging van zorgwoningen als maatschappelijke voorziening. Het gaat daarbij om een maatschappelijke voorziening voor bewoners met een geïndiceerde zorgbehoefte waarbij de nadruk van het verblijf op zorg ligt. De gangbare parkeernormen voor een dergelijke voorziening liggen een stuk lager dan de nu opgenomen norm voor maatschappelijke functies. Het hanteren van de huidige norm voor maatschappelijke functies zal naar verwachting leiden tot een overaanbod van parkeerplekken. In de door Hilversum gehanteerde parkeernormen voor verpleeg- en verzorgingstehuizen wordt per wooneenheid uitgegaan van 0,4 ppl per wooneenheid. In het parkeerbeleid van Laren wordt uitgegaan van een minimale parkeernorm van 0,6 en maximale van 1,0 ppl per wooneenheid. Vanwege de ambitie om Crailo een autoluw buurtschap te maken is het logisch om aan te sluiten bij het minimum van deze range. In Gooise Meren wordt voor de functie 'wonen' onder de categorie 'Zorgwoningen / verpleeghuizen / geclusterd wonen' een norm van 0,8 ppl per woning gehanteerd. Bij zorgwonen als 'maatschappelijke voorziening', is er vanwege de nadruk van het verblijf op zorg (er is geen sprake van



Art.	Huidige tekst bepaling	Evaluatie
		nagenoeg zelfstandige bewoning) echter geen sprake van de functie 'wonen' (art 1.66 BP Buurtschap Crailo definieert 'wonen' namelijk als: Het houden van verblijf, het huren en ook (laten) bewonen in een zelfstandige woning of woonruimte door niet meer dan één afzonderlijk huishouden). Onder 'Gezondheidszorg' is binnen de parkeernormen van Gooise Meren voor een 'verpleeg- en verzorgingstehuis een norm van 0,6 parkeerplaats opgenomen per wooneenheid. Het ligt voor de hand om daar aansluiting bij te zoeken. Onder 3.6.6 van de parkeernorm van Gooise Meren wordt echter rekening gehouden met de situatie waar deelsvervoer op commerciële wijze wordt aangeboden: <i>Als een deelauto minimaal tien jaar lang op een commerciële wijze wordt aangeboden aan de bewoners of gebruikers, dan worden de uitkomsten van de parkeerberekening verlaagd. Voor de verlaging gelden de volgende twee bepalingen:</i> <i>1. een parkeerplaats voor een deelauto vervangt vier reguliere parkeerplaatsen;</i> <i>2. de verlaging van het aantal parkeerplaatsen is maximaal 20%</i> Voor zorgwoningen als maatschappelijke voorzieningen binnen Buurtschap Crailo wordt een parkeernorm van 0,5 pp per wooneenheid voorgesteld met de volgende motivering: De enige locatie waar deze functie kan komen is gelegen op grondgebied van Gooise Meren. Volgens de regels in Gooise Meren geldt een norm van 0,6 parkeerplek per parkeerplek. Die norm kan vanwege het commerciële aanbod van deelauto's (GEM Crailo heeft 5 jarige concessie afgesloten met Mobigo waarmee deelmobiliteit geborgd is. Aangenomen wordt dat dit na 5 jaar geheel op eigen benen kan staan en anders zal GEM Crailo het continueren van dit aanbod na 5 jaar stimuleren) met maximaal 20% worden verlaagd tot 0,5 ppl per wooneenheid. Een norm van 0,5 ppl per wooneenheid houdt tevens precies het midden tussen de norm van Hilversum van 0,4 ppl per wooneenheid en de minimale norm van Laren van 0,6 ppl per wooneenheid. Concreet betekent dit dat ter wijziging van de beleidsregel wordt voorgesteld de norm 'Maatschappelijke functies' als kopje te hanteren en daaronder een norm voor 'zorgwoningen*' toe te voegen met een norm van 0,5 ppl/wooneenheid Onderaan de tabel wordt met een * of voetnoot de volgende definitie van 'zorgwoningen' opgenomen 'een maatschappelijke voorziening voor bewoners met een geïndiceerde zorgbehoefte waarbij de nadruk van het verblijf op zorg ligt'. Onder het hoofdkopje 'Maatschappelijke functies' komt vervolgens de huidige norm 'Maatschappelijke functies' terug onder de naam 'Maatschappelijke functies – overig'.



Art.	Huidige tekst bepaling	Evaluatie																																																				
		Na het doorvoeren van de voorgestelde wijzigingen resulteert een tabel met parkeernormen die er als volgt uitziet: Tabel: Parkeernormen <table><tr><th>Type</th><th>Bewoners/ werknemers</th><th>Bezoek</th><th>Totaal</th></tr><tr><td>Sociaal</td><td>0,3 ppl/wo</td><td>0,3 ppl/wo</td><td>0,6 ppl/wo</td></tr><tr><td>Middelduur</td><td>0,7 ppl/wo</td><td>0,3 ppl/wo</td><td>1,0 ppl/wo</td></tr><tr><td>Duur: appartementen</td><td>1,2 ppl/wo</td><td>0,3 ppl/wo</td><td>1,5 ppl/wo</td></tr><tr><td>Duur: op eigen kavel</td><td>1,7 ppl/wo</td><td>0,3 ppl/wo</td><td>2,0 ppl/wo</td></tr><tr><td>Bedrijven: creatief/ verzamelgebouw</td><td>0,75 ppl/100 m2 BVO</td><td>0,25 ppl/100 m2 BVO</td><td>1,0 ppl/100 m2 BVO</td></tr><tr><td>Bedrijven op Zuid¹</td><td>1,2 ppl/100 m2 BVO</td><td>0,4 ppl/100 m2 BVO</td><td>1,6 ppl/100 m2 BVO</td></tr></table> Detailhandel <table><tr><td>Detailhandel – service supermarkt (>1.000m2 bvo</td><td>0,3 ppl/100m² bvo</td><td>3,7 ppl/100 m2 BVO</td><td>4 ppl/100 m2 BVO</td></tr><tr><td>Detailhandel - overig</td><td>0,3 ppl/100 m2 BVO</td><td>0,9 ppl/100 m2 BVO</td><td>1,2 ppl/100 m2 BVO</td></tr><tr><td>Horeca/ cultuur</td><td>1,5 ppl/100 m2 BVO</td><td>4,5 ppl/100 m2 BVO</td><td>6,0 ppl/100 m2 BVO</td></tr><tr><td>Hotel</td><td>0,25 ppl/100 m2 BVO</td><td>0,75 ppl/100 m2 BVO</td><td>1,0 ppl/100 m2 BVO</td></tr></table> Maatschappelijke functies <table><tr><td>Zorgwoningen*</td><td>0,3 ppl/wooneenheid</td><td>0,2 ppl/wooneenheid</td><td>0,5 ppl/wooneenheid</td></tr><tr><td>Maatschappelijke functies - overig</td><td>0,55 ppl/100 m2 BVO</td><td>1,65 ppl/100 m2 BVO</td><td>2,2 ppl/100 m2 BVO</td></tr></table> * een maatschappelijke voorziening voor bewoners met een geïndiceerde zorgbehoefte waarbij de nadruk van het verblijf op zorg ligt.	Type	Bewoners/ werknemers	Bezoek	Totaal	Sociaal	0,3 ppl/wo	0,3 ppl/wo	0,6 ppl/wo	Middelduur	0,7 ppl/wo	0,3 ppl/wo	1,0 ppl/wo	Duur: appartementen	1,2 ppl/wo	0,3 ppl/wo	1,5 ppl/wo	Duur: op eigen kavel	1,7 ppl/wo	0,3 ppl/wo	2,0 ppl/wo	Bedrijven: creatief/ verzamelgebouw	0,75 ppl/100 m2 BVO	0,25 ppl/100 m2 BVO	1,0 ppl/100 m2 BVO	Bedrijven op Zuid ¹	1,2 ppl/100 m2 BVO	0,4 ppl/100 m2 BVO	1,6 ppl/100 m2 BVO	Detailhandel – service supermarkt (>1.000m2 bvo	0,3 ppl/100m² bvo	3,7 ppl/100 m2 BVO	4 ppl/100 m2 BVO	Detailhandel - overig	0,3 ppl/100 m2 BVO	0,9 ppl/100 m2 BVO	1,2 ppl/100 m2 BVO	Horeca/ cultuur	1,5 ppl/100 m2 BVO	4,5 ppl/100 m2 BVO	6,0 ppl/100 m2 BVO	Hotel	0,25 ppl/100 m2 BVO	0,75 ppl/100 m2 BVO	1,0 ppl/100 m2 BVO	Zorgwoningen*	0,3 ppl/wooneenheid	0,2 ppl/wooneenheid	0,5 ppl/wooneenheid	Maatschappelijke functies - overig	0,55 ppl/100 m2 BVO	1,65 ppl/100 m2 BVO	2,2 ppl/100 m2 BVO
Type	Bewoners/ werknemers	Bezoek	Totaal																																																			
Sociaal	0,3 ppl/wo	0,3 ppl/wo	0,6 ppl/wo																																																			
Middelduur	0,7 ppl/wo	0,3 ppl/wo	1,0 ppl/wo																																																			
Duur: appartementen	1,2 ppl/wo	0,3 ppl/wo	1,5 ppl/wo																																																			
Duur: op eigen kavel	1,7 ppl/wo	0,3 ppl/wo	2,0 ppl/wo																																																			
Bedrijven: creatief/ verzamelgebouw	0,75 ppl/100 m2 BVO	0,25 ppl/100 m2 BVO	1,0 ppl/100 m2 BVO																																																			
Bedrijven op Zuid ¹	1,2 ppl/100 m2 BVO	0,4 ppl/100 m2 BVO	1,6 ppl/100 m2 BVO																																																			
Detailhandel – service supermarkt (>1.000m2 bvo	0,3 ppl/100m² bvo	3,7 ppl/100 m2 BVO	4 ppl/100 m2 BVO																																																			
Detailhandel - overig	0,3 ppl/100 m2 BVO	0,9 ppl/100 m2 BVO	1,2 ppl/100 m2 BVO																																																			
Horeca/ cultuur	1,5 ppl/100 m2 BVO	4,5 ppl/100 m2 BVO	6,0 ppl/100 m2 BVO																																																			
Hotel	0,25 ppl/100 m2 BVO	0,75 ppl/100 m2 BVO	1,0 ppl/100 m2 BVO																																																			
Zorgwoningen*	0,3 ppl/wooneenheid	0,2 ppl/wooneenheid	0,5 ppl/wooneenheid																																																			
Maatschappelijke functies - overig	0,55 ppl/100 m2 BVO	1,65 ppl/100 m2 BVO	2,2 ppl/100 m2 BVO																																																			



Art.	Huidige tekst bepaling	Evaluatie																						
1b	Indien de toepassing van deze parkeernormen leidt tot een gedeeltelijke parkeerplaats, dient het noodzakelijk aantal parkeerplaatsen naar boven te worden afgerond tot het eerstvolgende ronde getal;	Deze praktische bepaling is nog altijd gewenst.																						
1c	Er is bij de realisatie van een functie als bedoeld in de tabel onder sub a sprake van de ‘noodzakelijke parkeergelegenheid passend bij het duurzame mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo’ indien het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen gerealiseerd is op de locatie zoals in de tabel Parkeerlocaties aangegeven. <table><tr><th>Type</th><th>Locatie parkeerplekken</th></tr><tr><td>Sociaal</td><td>Ten minste 50% op afstand, 100% binnen plangebied</td></tr><tr><td>Middelduur</td><td>Ten minste 30% op afstand, 100% binnen plangebied</td></tr><tr><td>Duur: appartementen</td><td>Ten minste 20% op afstand, 100% binnen plangebied</td></tr><tr><td>Duur: op eigen kavel</td><td>100% op eigen terrein.</td></tr><tr><td>Bedrijven: creatief verzamelgebouw</td><td>Ten minste 25% op afstand, 100% binnen plangebied</td></tr><tr><td>Bedrijven</td><td>Ten minste 25% op afstand, 100% binnen plangebied</td></tr><tr><td>Detailhandel</td><td>100% binnen plangebied</td></tr><tr><td>Horeca/ cultuur</td><td>100% binnen plangebied</td></tr><tr><td>Hotel</td><td>100% binnen plangebied</td></tr><tr><td>Maatschappelijke functies</td><td>100% binnen plangebied</td></tr></table>	Type	Locatie parkeerplekken	Sociaal	Ten minste 50% op afstand, 100% binnen plangebied	Middelduur	Ten minste 30% op afstand, 100% binnen plangebied	Duur: appartementen	Ten minste 20% op afstand, 100% binnen plangebied	Duur: op eigen kavel	100% op eigen terrein.	Bedrijven: creatief verzamelgebouw	Ten minste 25% op afstand, 100% binnen plangebied	Bedrijven	Ten minste 25% op afstand, 100% binnen plangebied	Detailhandel	100% binnen plangebied	Horeca/ cultuur	100% binnen plangebied	Hotel	100% binnen plangebied	Maatschappelijke functies	100% binnen plangebied	Met dit artikel wordt gestuurd op het realiseren van de noodzakelijke parkeergelegenheid binnen het plangebied. Op die manier worden de omliggende gebieden niet belast met extra parkeerplaatsen ten behoeve van de planontwikkeling op Crailo. Tevens stuurt dit artikel er voor bepaalde typen op dat een bepaald minimum percentage van de te realiseren parkeerplaatsen op afstand van de te realiseren opstal wordt gerealiseerd. Op die manier is de deelauto vaak dichterbij en een goed alternatief voor de (tweede) auto. Op dit moment wordt hetgeen opgenomen in deze tabel in combinatie met de bepaling die is opgenomen onder lid d van dit artikel nog steeds passend geacht. Wel is het zo dat momenteel een aanbieder voor deelmobiliteit geselecteerd is en diens plannen bekend zijn. Op basis daarvan is er vertrouwen dat deze een aantrekkelijk alternatief gaat bieden voor het bezit van een eigen (tweede) auto. Als dat daadwerkelijk zo is dan is het benodigd aantal parkeerplekken in de vanuit het plan door GEM Crailo te realiseren centrale parkeervoorziening in het entreegebied veel beperkter. Aangezien een dergelijke voorziening kostbaar is en veel schaarse ruimte benut, is het aantrekkelijk als deze relatief beperkt kan worden. Op basis van de eerste ervaringen op het Kazernekwartier kan een beeld gevormd worden van het gebruik van het deelmobiliteitssysteem. Vervolgens kan in een volgende evaluatie een afweging gemaakt worden over het aanpassen van de norm voor het parkeren op afstand voor de deelgebieden Op de Hei en Op Zuid. Als de ervaring is dat het eigen autobezit in de praktijk beperkt zal zijn door de aantrekkelijkheid van de deelmobiliteit, kan de centrale parkeervoorziening bij de entree beperkt blijven en kan meer ruimte geboden worden voor het parkeren op eigen terrein voor wie toch een (tweede) eigen auto wenst te parkeren.
Type	Locatie parkeerplekken																							
Sociaal	Ten minste 50% op afstand, 100% binnen plangebied																							
Middelduur	Ten minste 30% op afstand, 100% binnen plangebied																							
Duur: appartementen	Ten minste 20% op afstand, 100% binnen plangebied																							
Duur: op eigen kavel	100% op eigen terrein.																							
Bedrijven: creatief verzamelgebouw	Ten minste 25% op afstand, 100% binnen plangebied																							
Bedrijven	Ten minste 25% op afstand, 100% binnen plangebied																							
Detailhandel	100% binnen plangebied																							
Horeca/ cultuur	100% binnen plangebied																							
Hotel	100% binnen plangebied																							
Maatschappelijke functies	100% binnen plangebied																							
1d	In afwijking van sub c is er voor functies gelegen binnen het Kazernekwartier en Entreegebied tevens sprake van de ‘noodzakelijke parkeergelegenheid passend bij het duurzame mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo’ indien het noodzakelijke aantal parkeerplekken gerealiseerd is binnen het plangebied.	Deze uitzonderingsregel wordt nog steeds passend geacht gelet op de aard van deze gebieden. Bovendien is het Kazernekwartier momenteel volop in ontwikkeling en is het daarom wenselijk om de uitgangspunten op dit vlak niet tussentijds te wijzigen.																						
1e	Nieuw voorstel.	In de beleidsregel wordt geen rekening gehouden met het realiseren van parkeerplekken voor minder-validen. Om duidelijk te maken dat deze beleidsregel niet beperkend is voor de realisatie van parkeerplekken voor minder-validen wordt voorgesteld het volgende artikellid toe te voegen: Het realiseren van parkeerplekken voor minder-validen wordt buiten beschouwing gelaten in het kader van de realisatie van de ‘noodzakelijke parkeergelegenheid passend bij het																						



Art.	Huidige tekst bepaling	Evaluatie
		<i>duurzame mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo'. Deze plekken worden niet meegerekend in het kader van het te realiseren aantal parkeerplekken en deze beleidsregel is evenmin sturend voor de locatie van dergelijke parkeerplekken.</i>
2	Toetsing	
2a	Een aanvraag omgevingsvergunning die betrekking heeft op de realisatie van een functie als genoemd in de tabel parkeernormen zoals opgenomen in artikel 1 sub a kan slechts worden verleend indien kan worden aangetoond dat er bij ingebruikname van die functies sprake is van de 'noodzakelijke parkeergelegenheid passend bij het duurzame mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo'.	Het toetsingsmechanisme is een standaardbepaling en staat los van het mobiliteitsconcept. Daarmee staat deze los van deze evaluatie.
2b	In afwijking van sub a kan een aanvraag omgevingsvergunning die betrekking heeft op de realisatie van een functie als genoemd in de tabel parkeernormen zoals opgenomen in artikel 1 sub a tevens worden verleend indien aannemelijk gemaakt wordt dat vanwege de gefaseerde ontwikkeling van het plangebied de 'noodzakelijke parkeergelegenheid passend bij het duurzame mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo' voor de functie nog niet beschikbaar is ten tijde van de ingebruikname van deze functie, indien aannemelijk kan worden gemaakt dat: a. de 'noodzakelijke parkeergelegenheid passend bij het duurzame mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo' na ingebruikname van de functie binnen een redelijke termijn beschikbaar zal zijn, en b. in de periode tussen ingebruikname van de functie en het beschikbaar komen van de noodzakelijke parkeergelegenheid passend bij het duurzame mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo een tijdelijke oplossing beschikbaar zal zijn.	Deze bepaling wordt nog steeds passend geacht voor een gefaseerd te ontwikkelen nieuwbouwwijk.
3	Zoveel mogelijk parkeren uit het zicht	
3a	Er is sprake van een parkeerplaats voor het 'zoveel mogelijk parkeren uit het zicht' indien deze parkeerplaats in pandig is gerealiseerd.	Deze bepaling wordt nog steeds passend geacht.
3b	Er is tevens sprake van een parkeerplaats voor het 'zoveel mogelijk parkeren uit het zicht' indien deze parkeerplaats jaar rond zodanig wordt afgeschermd dat de daarop te parkeren voertuigen niet zichtbaar zijn vanaf de openbare weg.	Bij nader inzien blijkt deze regeling te strikt gesteld en in de praktijk niet goed hanteerbaar. In de toelichting van de huidige beleidsregel wordt weliswaar onderkend dat jaar ronder afscherming niet mogelijk is, maar de formulering van de regeling erkent dat niet. In de huidige toelichting is opgenomen: <i>"Voor wat betreft de parkeerplaatsen binnen de openbare ruimte van het plangebied is er wel sprake van (enige) zichtbaarheid vanaf de openbare weg, maar is met de gekozen locaties hiervoor en wordt met de verdere inrichting bewerkstelligd dat zoveel mogelijk uit het zicht kan worden geparkeerd."</i>



Art.	Huidige tekst bepaling	Evaluatie
		Deze toelichting is met name ingegeven met het oog op de beoogde parkeervoorziening op maaiveld ten noorden van de tot woningen ontwikkelde loodsen aan het Mejuffrouw Boomplein 1 t/m 17. Dit parkeerterrein wordt gerealiseerd op een locatie tussen diverse te renoveren gebouwen en is in feite het bestaande parkeerterrein in het gebied dat opnieuw ingepast wordt. De aard van de locatie maakt het niet mogelijk om dit parkeerterrein zo in te richten dat de daarop geparkeerde voertuigen niet zichtbaar zijn vanaf de openbare weg. Het element ‘niet zichtbaar vanaf de openbare weg’ maakt ook in het algemeen dat de lat erg hoog gelegd wordt. De openbare weg en openbare ruimte zijn in principe overal rondom de private eigendommen aanwezig. Dat geldt bijvoorbeeld ook direct voor een oprit van een woning. Het is veelgevraagd om steeds te verlangen dat bijvoorbeeld vanaf de openbare weg ter plekke van een oprit van een woning geen enkel zicht mag zijn op geparkeerde voertuigen bij de woning. Dat kan leiden tot ondoorzichtige hekwerken of hoge heggen die niet goed aansluiten bij het gewenste open landschappelijke en stedenbouwkundige karakter voor het Buurtschap. Met andere woorden leidt het strikt hanteren van deze norm tot situaties waarin de ingrepen om het volledig uit het zicht nemen te bewerkstelligen, juist tot situaties leidt die ongewenst zijn vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit. Wat ook van belang is dat de insteek van het bestemmingsplan is om te sturen op het ‘zoveel mogelijk’ parkeren uit het zicht. De beleidsregel dient om deze open norm in het bestemmingsplan te concretiseren. Nu de beleidsregel dit zodanig streng doet dat het niet ‘zoveel mogelijk’ maar ‘geheel’ uit het zicht is, had dit net zo goed als ‘gesloten’, concrete norm in het bestemmingsplan opgenomen kunnen worden. Gelet op het voorgaande wordt voorgesteld de onder artikel 3 lid b opgenomen bepaling te vervangen voor de volgende: <i>b. Een uitpandig gerealiseerde parkeerplaats is een parkeerplaats ten behoeve het ‘zoveel mogelijk parkeren uit het zicht’ indien (1) de positionering op het erf van het hoofdgebouw, in samenhang met (2) de eventuele afscherming in overeenstemming met het beeldkwaliteitsplan Buurtschap Crailo, zodanig is dat het zicht op de op de parkeerplaats te plaatsen voertuigen redelijkerwijs zo beperkt mogelijk is.</i> Tevens wordt voorgesteld het volgende lid c toe te voegen aan artikel 3: <i>Het college dient bij de beoordeling of sprake is van een parkeerplaats zoals bedoeld onder lid b van dit artikel, een advies hierover van het Kwaliteitsteam Crailo te betrekken.</i>



Art.	Huidige tekst bepaling	Evaluatie
4	Toetsing	
4a	Een aanvraag omgevingsvergunning die betrekking heeft op de realisatie van een functie als genoemd in de tabel parkeernormen zoals opgenomen in artikel 1 sub a kan slechts worden verleend indien de op eigen terrein te realiseren parkeerplekken gerealiseerd worden als parkeerplaats voor het 'zoveel mogelijk parkeren uit het zicht' als bedoeld in artikel 3.	Het toetsingsmechanisme is een standaardbepaling en staat los van het mobiliteitsconcept. Daarmee staat deze los van deze evaluatie.
5	Hardheidsclausule	
5a	Het college is bevoegd in gevallen waarin de toepassing van deze beleidsregel naar hun oordeel tot een bijzondere hardheid leidt ten gunste van de aanvrager af te wijken van deze beleidsregel.	Een hardheidsclausule is nog steeds wenselijk en is ook gebruikelijk in beleidsregels.
6	Wijziging van beleidsregel	
6a	De gemeenten Gooise Meren, Hilversum en Laren mogen deze beleidsregel Mobiliteit en parkeren aanpassen gedurende de planperiode van het bestemmingsplan, zonder hiervoor het bestemmingsplan zelf te herzien of te wijzigen.	Dit een standaardbepaling en staat los van het mobiliteitsconcept. Bovendien sluit de regeling aan bij hetgeen hierover in het bestemmingsplan is vastgelegd.
6b	De aanpassing van de beleidsregel kan volgen uit een evaluatie van het mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo.	Dit een standaardbepaling en staat los van het mobiliteitsconcept. Bovendien sluit de regeling aan bij hetgeen hierover in het bestemmingsplan is vastgelegd.
6c	Het vaststellen van deze beleidsregel, evenals eventuele toekomstige wijzigingen in de beleidsregel, is een bevoegdheid van het college van Burgemeester en wethouders. Op de wijziging van deze beleidsregel is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht van toepassing.	Dit een standaardbepaling en staat los van het mobiliteitsconcept. Bovendien sluit de regeling aan bij hetgeen hierover in het bestemmingsplan is vastgelegd.
6d	Een aanvraag om een omgevingsvergunning wordt getoetst aan deze beleidsregel zoals deze geldt ten tijde van de aanvraag waarmee de rechtszekerheid van aanvrager wordt geborgd.	Dit een standaardbepaling en staat los van het mobiliteitsconcept. Bovendien sluit de regeling aan bij hetgeen hierover in het bestemmingsplan is vastgelegd.
7	Citeertitel	
7a	Deze Beleidsregel wordt aangehaald als "Beleidsregel Mobiliteit en parkeren Buurtschap Crailo".	In het bestemmingsplan wordt verwezen naar deze benaming dus deze kan niet worden gewijzigd en er kan ook geen toevoeging worden gemaakt. Het is echter raadzaam om in de intitulé duidelijk te maken dat het de eerste herziening betreft, die de oorspronkelijke versie d.d. 20 april 2021 vervangt.
8	Inwerkingtreding	
8a	Deze Beleidsregel treedt in werking op de dag na bekendmaking.	



4. Beleidsregel met inzicht in voorgestelde aanpassingen

Hierna is een versie van de 20 april 2021 vastgestelde Beleidsregel mobiliteit en parkeren opgenomen waarin met doorhalingen blauwe tekstkleur inzicht wordt gegeven in de aanpassingen ten opzichte van de te wijzigen versie van de beleidsregel.



Ontwerp

BELEIDSREGEL MOBILITEIT EN PARKEREN BUURTSCHAP CRAILO

Geldend van ~~21-05-2021~~ datum t/m heden

Intitulé

BELEIDSREGEL MOBILITEIT EN PARKEREN BUURTSCHAP CRAILO

Voorliggende versie betreft de eerste herziening, die de oorspronkelijke versie d.d. 20 april 2021 vervangt.

1. Beleidsregel Mobiliteit en parkeren Buurtschap Crailo

Deze beleidsregel (ex. artikel 4:81 lid 1 Algemene wet bestuursrecht) geeft een uitwerking van de in artikel 21.2 opgenomen regel, behorende bij het gehele plangebied van Buurtschap Crailo, zoals dit gelegen is binnen de gemeente Gooise Meren, Hilversum en Laren binnen de drie bestemmingsplannen aangegeven met de IMRO-codes: NL.IMRO.1942.BPChwCrailo-va01, NL.IMRO.0402.01bp08buurtcrailo-va01 en NL.IMRO.0417.BPbuurtCrailo-va01 die onderdeel zijn van het tijdelijk deel van de omgevingsplannen van de drie gemeenten. Deze beleidsregel geeft invulling aan de open norm die gericht is op het voorzien in de noodzakelijke parkeergelegenheid, passend bij het duurzame mobiliteitsconcept van Buurtschap Crailo. De term noodzakelijke parkeergelegenheid betekent dat wordt voldaan aan de normen die zijn neergelegd in deze “Beleidsregel Mobiliteit en parkeren” om daarmee het mobiliteitsconcept te faciliteren en de ontwikkelingen hierin te volgen.

Naast de open norm van noodzakelijke parkeergelegenheid passend bij het duurzame mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo wordt ook een nadere invulling gegeven aan de open norm ‘het voldoende uit het zicht parkeren’. Om de kwaliteit en identiteit van het Buurschap Crailo te waarborgen wordt het aantal auto’s (en overige motorvoertuigen) in het gebied zoveel mogelijk beperkt en wordt er ~~maximaal op zodanig gesitueerde parkeerplaatsen geparkeerd dat het zicht op de geparkeerde voertuigen redelijkerwijs zo beperkt mogelijk is uit het zicht geparkeerd.~~

Met deze beleidsregel worden regels gesteld aan de te hanteren parkeernormen in het Buurtschap Crailo en het uit het zicht parkeren van auto’s; deze zijn van toepassing op iedere wijziging in functie en/of gebruik in het plangebied waarvoor een omgevingsvergunning dient te worden verleend, dus voor het realiseren van woningen, bedrijven en gemengde functies zoals opgenomen in het bestemmingsplan Buurtschap Crailo. De voorwaarde dat aan deze beleidsregel bij het verlenen van een omgevingsvergunning wordt getoetst is in de regels van het bestemmingsplan Buurschap Crailo opgenomen.

Deze beleidsregel betreft de eerste herziening van de oorspronkelijke beleidsregel zoals deze op 20 april 2021 is vastgesteld. In het bestemmingsplan Buurtschap Crailo wordt verwezen naar de “Beleidsregel Mobiliteit en parkeren Buurtschap Crailo”. In het bestemmingsplan kan deze naam niet worden gewijzigd. Om een onjuiste verwijzing te voorkomen is de naam van de beleidsregel daarom niet aangepast.

1.1 Mobiliteitsconcept gebaseerd op het principe “Alleen met de auto als het moet”

De mobiliteitstransitie komt gemakkelijker op gang als het primaat van de auto wordt losgelaten. Naast het aantrekkelijk maken van alternatieven moet de auto minder vanzelfsprekend worden. Daarvoor is van belang:

1. Minder parkeerplaatsen bij woningen en bedrijven maken
2. De auto verder weg parkeren van woningen en bedrijven

1.2 Minder parkeerplaatsen voor privé-autobezit

Het mobiliteitsconcept voor Buurtschap Crailo, uitgebreid beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan Buurtschap Crailo, wijkt af van de gebruikelijke benadering rondom parkeren. De afwijking zit hem in het feit dat niet zoals



gebruikelijk wordt uitgegaan van normen voor een minimaal aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden, maar voor een noodzakelijk aantal parkeerplaatsen. Doordat het enerzijds niet mogelijk wordt om meer parkeerplaatsen te maken dan de norm, wordt voorkomen dat het primaat toch bij de auto kan komen te liggen en de duurzamere alternatieven minder snel aan bod komen. Doordat het anderzijds ook niet mogelijk is om minder parkeerplaatsen te maken wordt wel geborgd dat het minimaal noodzakelijke niveau aan parkeerplaatsen om het concept goed te laten functioneren gerealiseerd wordt.

Parkeernormen van gemeenten zijn vaak 'vraagvolgend' en vooral bedoeld om te voorkomen dat een plan te veel parkeerdruk op de openbare ruimte en de omliggende buurten veroorzaakt. Er is echter een dalende tendens waarneembaar in de door gemeenten gehanteerde parkeernormen. Ook de verplichting om een minimum aantal plaatsen te realiseren staat onder druk.

Enerzijds omdat gemeenten het autogebruik willen inperken en daarom steeds vaker maximum normen hanteren in plaats van minimum normen. Anderzijds omdat het realiseren van (in pandige) parkeerplaatsen vaak financieel niet haalbaar is. Het gevolg is dat veel woningen worden opgeleverd met een minimum aan parkeerplaatsen en dat instrumenten als vergunningparkeren worden ingezet om de potentiële extra parkeerdruk op de omgeving tegen te gaan.

De kerngedachte van het mobiliteitsconcept voor Buurtschap Crailo is dat door het beperken van de parkeerruimte in het gebied, het gebruik van auto's in privébezit zal worden beperkt. Wel wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid in het gebied. In het entreegebied wordt bijvoorbeeld een centrale parkeervoorziening gerealiseerd die zowel bedoeld is voor de bezoekers van de bewoners als voor bezoekers en werknemers van de in het Kazernegebied en Entreegebied gevestigde bedrijven.

In Buurtschap Crailo wordt uitgegaan van het maken van een voor het slagen van het mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo noodzakelijk aantal parkeerplaatsen. Door het enerzijds tegengaan van overaanbod van plaatsen en het anderzijds aanbieden van alternatieven wordt het gebruik van de (tweede) auto niet onmogelijk, maar wel minder aantrekkelijk gemaakt.

Om te voorzien in de noodzakelijke parkeergelegenheid, passend bij het duurzame mobiliteitsconcept van Buurtschap Crailo is het niet per se nodig dat men op eigen terrein in deze noodzakelijke parkeergelegenheid voorziet, maar wel dat binnen het plangebied in deze parkeervoorzieningen voorzien wordt. Voor wat betreft de (eventuele) tweede auto en auto's van bezoek geldt het uitgangspunt dat deze parkeerplaatsen voornamelijk in het entreegebied worden voorzien. Hiermee wordt naar verwachting ook de mogelijkheid tot dubbelgebruik van parkeerplaatsen veel meer uitgenut.

In het plangebied is een drietal buurthubs voorzien. Deze buurthubs zijn onderdeel van het mobiliteits- en energieconcept en dragen bij aan het stimuleren van het elektrisch rijden en het hebben van deelauto's. Deze faciliteiten worden ook aangeboden in het entreegebied.

In de nabijheid van de Palmkazerne is in het bestemmingsplan een parkeerplaats voorzien voor de noodzakelijke parkeergelegenheid; vooral bedoeld om de cultuurhistorische uitstraling van de Palmkazerne te beschermen. Daarmee wordt de mogelijkheid geboden om de eerste auto direct bij de woongebouwen en paviljoens te parkeren.

De parkeernormen vormen het sluitstuk van het mobiliteitsconcept. Door het mobiliteitsconcept te monitoren en na evaluatie bij te stellen, kan het zijn dat ook de parkeernormen als gevolg worden bijgesteld en/of de capaciteit van de centraal aan te leggen parkeervoorzieningen moet worden aangepast. In het bestemmingsplan zijn daartoe beperkte mogelijkheden opgenomen.

1.3 Zoveel mogelijk parkeren uit het zicht

Om het landschap zoveel mogelijk te ontlasten en zo min mogelijk te ontsieren met in het zicht vallende geparkeerde auto's is de wens om te sturen op het zoveel mogelijk parkeren uit het zicht. Hiertoe is het noodzakelijk dat de te realiseren parkeerplaatsen zoveel mogelijk uit het zicht gerealiseerd worden, dat deze parkeerplaatsen daadwerkelijk gebruikt



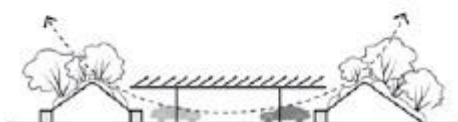
worden voor het parkeren en dat van eenmaal gerealiseerde parkeerplaatsen voor het zoveel mogelijk uit het zicht parkeren de zichtbelemmerende elementen in stand worden gelaten.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen parkeerplaatsen die op eigen terrein gerealiseerd dienen te worden en parkeerplaatsen die binnen het plangebied gerealiseerd dienen te worden. ~~Deze regel is primair van toepassing op het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein.~~

Voor wat betreft de parkeerplaatsen binnen de openbare ruimte van het plangebied is er wel sprake van (enige) zichtbaarheid vanaf de openbare weg, maar is met de gekozen locaties hiervoor en wordt met de verdere inrichting bewerkstelligd dat zoveel mogelijk uit het zicht kan worden geparkeerd. Onderstaand het beeld voor parkeren op Op Zuid, waarbij wordt uitgegaan van een dubbele grondwal en overkapping met zonnepanelen, die het zicht op de geparkeerde auto's vanuit de openbare ruimte grotendeels ontnemen.

Grondwal beplant als dichte houtwal.

Uitzondering ter hoogte van zonnepanelen.



Dubbele grondwal met lage muur ter hoogte van parkeren, licht & lucht. Mobiliteit gekoppeld aan zonneenergie-pergola.

2. 'Noodzakelijke parkeergelegenheid passend bij het duurzame mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo'

Artikel 1 noodzakelijke parkeergelegenheid passend bij het duurzame mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo - aantal

- a. Er is sprake van de 'noodzakelijke parkeergelegenheid passend bij het duurzame mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo' indien bij de functies genoemd in de tabel 'parkeernormen' niet meer en niet minder dan het aantal parkeerplaatsen zoals aangegeven in deze tabel is gerealiseerd.

Tabel: Parkeernormen

Type	Bewoners/werknemers	Bezoek	Totaal
Sociaal	0,3 ppl/wo	0,3 ppl/wo	0,6 ppl/wo
Middelduur	0,7 ppl/wo	0,3 ppl/wo	1,0 ppl/wo
Duur: appartementen	1,2 ppl/wo	0,3 ppl/wo	1,5 ppl/wo
Duur: op eigen kavel	1,7 ppl/wo	0,3 ppl/wo	2,0 ppl/wo



Bedrijven: creatief/verzamelgebouw	0,75 ppl/100 m2 BVO	0,25 ppl/100 m2 BVO	1,0 ppl/100 m2 BVO
Bedrijven op Zuid ¹	1,2 ppl/100 m2 BVO	0,4 ppl/100 m2 BVO	1,6 ppl/100 m2 BVO
Detailhandel			
Detailhandel – service supermarkt (>1.000m2 bvo	0,3 ppl/100m ² bvo	3,7 ppl/100 m2 BVO	4 ppl/100 m2 BVO
Detailhandel - overig	0,3 ppl/100 m2 BVO	0,9 ppl/100 m2 BVO	1,2 ppl/100 m2 BVO
Horeca/ cultuur	1,5 ppl/100 m2 BVO	4,5 ppl/100 m2 BVO	6,0 ppl/100 m2 BVO
Hotel	0,25 ppl/100 m2 BVO	0,75 ppl/100 m2 BVO	1,0 ppl/100 m2 BVO
Maatschappelijke functies			
Zorgwoningen*	0,3 ppl/wooneenheid	0,2 ppl/wooneenheid	0,5 ppl/wooneenheid
Maatschappelijke functies - overig	0,55 ppl/100 m2 BVO	1,65 ppl/100 m2 BVO	2,2 ppl/100 m2 BVO

* een maatschappelijke voorziening voor bewoners met een geïndiceerde zorgbehoefte waarbij de nadruk van het verblijf op zorg ligt.

- b. Indien de toepassing van deze parkeernormen leidt tot een gedeeltelijke parkeerplaats, dient het noodzakelijk aantal parkeerplaatsen naar boven te worden afgerond tot het eerstvolgende ronde getal;



- c. Er is bij de realisatie van een functie als bedoeld in de tabel onder sub a sprake van de 'noodzakelijke parkeergelegenheid passend bij het duurzame mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo' indien het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen gerealiseerd is op de locatie zoals in de tabel Parkeerlocaties aangegeven.

Tabel: Parkeerlocaties

Type	Locatie parkeerplekken
Sociaal	Ten minste 50% op afstand, 100% binnen plangebied
Middelduur	Ten minste 30% op afstand, 100% binnen plangebied
Duur: appartementen	Ten minste 20% op afstand, 100% binnen plangebied
Duur: op eigen kavel	100% op eigen terrein.
Bedrijven: creatief verzamelgebouw	Ten minste 25% op afstand, 100% binnen plangebied
Bedrijven	Ten minste 25% op afstand, 100% binnen plangebied
Detailhandel	100% binnen plangebied
Horeca/ cultuur	100% binnen plangebied
Hotel	100% binnen plangebied
Maatschappelijke functies	100% binnen plangebied

- d. In afwijking van sub c is er voor functies gelegen binnen het Kazernekwartier en Entreegebied tevens sprake van de 'noodzakelijke parkeergelegenheid passend bij het duurzame mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo' indien het noodzakelijke aantal parkeerplekken gerealiseerd is binnen het plangebied.



- e. Het realiseren van parkeerplekken voor minder-validen wordt buiten beschouwing gelaten in het kader van de realisatie van de 'noodzakelijke parkeergelegenheid passend bij het duurzame mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo'. Deze plekken worden niet meegerekend in het kader van het te realiseren aantal parkeerplekken en deze beleidsregel is evenmin sturend voor de locatie van dergelijke parkeerplekken.

Artikel 2 Toetsing

- a. Een aanvraag omgevingsvergunning die betrekking heeft op de realisatie van een functie als genoemd in de tabel parkeernormen zoals opgenomen in artikel 1 sub a kan slechts worden verleend indien kan worden aangetoond dat er bij ingebruikname van die functies sprake is van de 'noodzakelijke parkeergelegenheid passend bij het duurzame mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo'.
- b. In afwijking van sub a kan een aanvraag omgevingsvergunning die betrekking heeft op de realisatie van een functie als genoemd in de tabel parkeernormen zoals opgenomen in artikel 1 sub a tevens worden verleend indien aannemelijk gemaakt wordt dat vanwege de gefaseerde ontwikkeling van het plangebied de 'noodzakelijke parkeergelegenheid passend bij het duurzame mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo' voor de functie nog niet beschikbaar is ten tijde van de ingebruikname van deze functie, indien aannemelijk kan worden gemaakt dat:
 - a. de 'noodzakelijke parkeergelegenheid passend bij het duurzame mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo' na ingebruikname van de functie binnen een redelijke termijn beschikbaar zal zijn, en
 - b. in de periode tussen ingebruikname van de functie en het beschikbaar komen van de noodzakelijke parkeergelegenheid passend bij het duurzame mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo een tijdelijke oplossing beschikbaar zal zijn.

Artikel 3 Zoveel mogelijk parkeren uit het zicht

- a. Er is sprake van een parkeerplaats voor het 'zoveel mogelijk parkeren uit het zicht' indien deze parkeerplaats inpandig is gerealiseerd.
- ~~b. Er is tevens sprake van een parkeerplaats voor het 'zoveel mogelijk parkeren uit het zicht' indien deze parkeerplaats jaar rond zodanig wordt afgeschermd dat de daarop te parkeren voertuigen niet zichtbaar zijn vanaf de openbare weg.~~
- b. een uitpandig gerealiseerde parkeerplaats is een parkeerplaats ten behoeve van het 'zoveel mogelijk parkeren uit het zicht' indien (1) de positionering op het erf van het hoofdgebouw, in samenhang met (2) de eventuele afscherming in overeenstemming met het beeldkwaliteitsplan Buurtschap Crailo, zodanig is dat het zicht op de op de parkeerplaats te plaatsen voertuigen redelijkerwijs zo beperkt mogelijk.
- c. Het college dient bij de beoordeling of sprake is van een parkeerplaats zoals bedoeld onder lid b van dit artikel, een advies hierover van het Kwaliteitsteam Crailo te betrekken.

Artikel 4 Toetsing

- a. Een aanvraag omgevingsvergunning die betrekking heeft op de realisatie van een functie als genoemd in de tabel parkeernormen zoals opgenomen in artikel 1 sub a kan slechts worden verleend indien de op eigen terrein te realiseren parkeerplekken gerealiseerd worden als parkeerplaats voor het 'zoveel mogelijk parkeren uit het zicht' als bedoeld in artikel 3.

Artikel 5 Hardheidsclausule

- a. Het college is bevoegd in gevallen waarin de toepassing van deze beleidsregel naar hun oordeel tot een bijzondere hardheid leidt ten gunste van de aanvrager af te wijken van deze beleidsregel.

Artikel 6 Wijziging van beleidsregel



- a. De gemeenten Gooise Meren, Hilversum en Laren mogen deze beleidsregel Mobiliteit en parkeren aanpassen gedurende de planperiode van het bestemmingsplan, zonder hiervoor het bestemmingsplan zelf te herzien of te wijzigen.
- b. De aanpassing van de beleidsregel kan volgen uit een evaluatie van het mobiliteitsconcept Buurtschap Crailo.
- c. Het vaststellen van deze beleidsregel, evenals eventuele toekomstige wijzigingen in de beleidsregel, is een bevoegdheid van het college van Burgemeester en wethouders. Op de wijziging van deze beleidsregel is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht van toepassing.
- d. Een aanvraag om een omgevingsvergunning wordt getoetst aan deze beleidsregel zoals deze geldt ten tijde van de aanvraag waarmee de rechtszekerheid van aanvrager wordt geborgd.

Artikel 7 Citeertitel

Deze Beleidsregel wordt aangehaald als “Beleidsregel Mobiliteit en parkeren Buurtschap Crailo”.

Artikel 8 Inwerkingtreding

Deze Beleidsregel treedt in werking op de dag na bekendmaking.

Ondertekening