

Ontwerp

BELEIDSREGEL MOBILITEIT EN PARKEREN BUURTSCHAP CRAILO

Geldend van **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 op zodanig gesitueerde parkeerplaatsen geparkeerd dat het zicht op de geparkeerde voertuigen redelijkerwijs zo beperkt mogelijk is.

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 (inpandige) 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

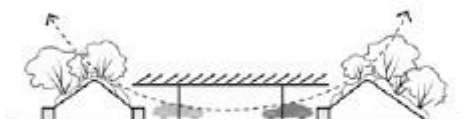
Om het landschap zoveel mogelijk te ontlasten en zo min mogelijk te ontsieren met in het zicht vallende geparkeerde auto's is de wens om te sturen op het zoveel mogelijk parkeren uit het zicht. Hiertoe is het noodzakelijk dat de te realiseren parkeerplaatsen zoveel mogelijk uit het zicht gerealiseerd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

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. 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