

Beleidsnotitie Parkeernormering OV-Knooppunten

Inhoud

Samenvatting.	3
Aanleiding.	3
De Hilversumse parkeernorm..	3
Afwijkmogelijkheid rondom OV-knooppunten.	3
Aanleiding.	4
Doel van deze notitie.	4
Procesmatige aanpak.	4
Leeswijzer.	5
1. Waar dient een parkeernorm voor?.	5
Rekenmethodiek van de parkeernorm..	5
Mogelijke indicatoren als basis voor de parkeernorm..	7
Woningtype:	7
Locatie:	7
Typering van bewoners:	7
Samenhang omgeving.	8
Deelauto's.	8
Fietsnorm..	9
2. Juridisch kader.	10
Financiële consequenties.	11
3. Benchmark andere gemeenten.	11
4. Proces voor het bepalen van een afwijkende parkeernorm..	13
Concrete afspraken / uitgangspunten voor projecten OV-Knooppunten om in aanmerking te komen voor een reductie op de parkeernorm.	13
Randvoorwaardelijke uitgangspunten.	15
Bijlage 1: huidig aantal auto's per huishouders voor de OV-Knooppunten.	17
Bijlage 2: Afwegingskader voor mogelijk afwijken van de parkeernorm..	18
Stappenplan toepassen toetsingskader parkeernormering projecten OV-knooppunten Hilversum..	18
Bijlage 3: Rekenvoorbeeld Casus Stationsgebied.	23
Analyse van het Stationsgebied.	23
Huidige berekening parkeerbehoefte ontwikkeling Stationsgebied.	24
Fictief rekenvoorbeeld Stationsgebied:	25
Bijlage 4: Benchmark afwijkingen parkeernorm Nederlandse gemeenten.	28

Samenvatting

Aanleiding

Een aantal gebieden rondom de stations die Hilversum rijk is staan aan de vooravond van een grote transformatie. De projecten rondom de OV-knooppunten, zoals Arenapark, Stationsgebied en de Gebiedsagenda 1221, kennen ambitieuze programma's, waardoor de claim op de beperkte ruimte hoog is. Aangezien de parkeernorm is vastgelegd in de door de raad vastgestelde parkeernota, waardoor er voor elke afwijking van de geldende parkeernorm toestemming aan het college van B&W moet worden gevraagd, kijken we in deze beleidsnotitie naar de onderbouwing om gefundeerd een reductie op de parkeernorm toe te kunnen passen, waarbij de vastgestelde parkeernorm nog steeds als uitgangspunt geldt. Specifiek voor de ov-knooppunten, maar qua methodiek rekening houdend met een uniforme benadering voor heel Hilversum.

De Hilversumse parkeernorm

In Hilversum wordt momenteel de parkeernorm berekend op basis van het type woning dat wordt gebouwd. Echter, door bij het hanteren van de parkeernorm alleen te kijken naar de typering van de woningen kan er heel makkelijk een scheefgroei optreden in de parkeerbalans: er kunnen teveel of juist te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Teveel betekent leegstand en onnodig hoge kosten; te weinig betekent dat er ongewenste parkeerdruk in de omgeving zal optreden. Niet alleen het woningtype, maar ook de locatie en de typering van de bewoners bepalen samen hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn.

Voor ieder gebied geldt dat er een samenhang is met de omliggende gebieden. Zo is ook het stationsgebied geen solitair gebied. Ontwikkelingen in het stationsgebied hebben effect op de omliggende

wijken en buurten eromheen. Maar ook omgekeerd hebben bijvoorbeeld ontwikkelingen in het centrum en in gebied 1221 effect op de ontwikkeling van het stationsgebied.

In algemene zin mag een toevoeging of wijziging van functies bij een nieuwe ontwikkeling geen parkeeroverlast veroorzaken in de omliggende gebieden.

Afwijkmogelijkheid rondom OV-knooppunten

Deze notitie laat zien onder welke voorwaarden het mogelijk is om bij de grote ontwikkelingen rondom de OV-knooppunten af te wijken van het beleid. Dit is mogelijk totdat het huidige parkeerbeleid inclusief parkeernorm geüpdatet wordt na het vaststellen van de mobiliteitsvisie in Q1 2021.

Concreet houdt dit in dat de huidige parkeernorm de basis blijft. Onder voorwaarden kan deze norm gereduceerd worden tot maximaal 50%. Voorbeelden van deze voorwaarden zijn dat de ontwikkeling mobiliteitsmaatregelen opneemt die het autobezit en gebruik verlagen. Hierdoor kan onderbouwd worden afgeweken van de huidige parkeernorm.

Aanleiding

Hilversum is volop in ontwikkeling. Een aantal gebieden rondom de stations die Hilversum rijk is staan aan de vooravond van een grote transformatie. De projecten rondom de OV-knooppunten, zoals Arenapark, Stationsgebied en de Gebiedsagenda 1221, kennen ambitieuze programma's, waardoor de claim op de beperkte ruimte hoog is. Daarnaast wordt bij de OV-knooppunten gewerkt aan het stimuleren van duurzame vormen van vervoer, zoals het aanleggen van snelle doorfietspaden, extra fietsparkeerplekken op de stations, deelmobiliteit en een nachttrein. Om die reden komt er in de verschillende projecten de vraag naar boven of het mogelijk is om lagere parkeernormen af te spreken. De vergunningverlening kan echter alleen plaatsvinden op grond van het vigerende beleid. Dat vraagt op bepaalde punten aanpassingen in het huidige parkeerbeleid.

Doel van deze notitie

Deze notitie geeft richtlijnen aan om onderbouwd af te kunnen wijken van de geldende parkeernorm voor de OV knooppunten. In bijlage 5 zijn de betreffende gebieden op een kaart gedefinieerd. Daarbij wordt ingezoomd op de specifieke kenmerken van de stationsomgevingen, die het rechtvaardigen dat er afgeweken kan worden en wordt dit vertaald naar een B&W voorstel met heldere beslispunten.

De parkeernorm is vastgelegd in de door de raad vastgestelde parkeernota (Parkeernota Hilversum 2017, 7 juni 2017). Voor elke afwijking van de geldende parkeernorm moet toestemming aan het college van B&W worden gevraagd. Daarom kijken we nadrukkelijk naar de onderbouwing om gefundeerd een reductie op de parkeernorm toe te passen. De reeds vastgestelde parkeernorm blijft hierbij steeds het uitgangspunt.

Procesmatige aanpak

Augustus-september 2020: Brede ambtelijke afstemming over de uitgangspunten voor het opstellen van beleidsnotitie parkeernorm OV knooppunten en schil.

9-oktober 2020: concept beleidsnotitie parkeernorm OV knooppunten gereed.

19 oktober: Bespreken concept beleidsnotitie parkeernorm OV-knooppunten met portefeuillehouder

1 december: Behandeling ter besluitvorming beleidsnotitie parkeernorm OV-knooppunten in het college. Deze beleidsnotitie wordt ter goedkeuring voorgelegd aan het college om de kaders te concretiseren waarbinnen afgeweken kan worden van de geldende parkeernorm bij de OV-knooppunten. Het college heeft reeds de bevoegdheid om in specifieke gevallen af te wijken van de parkeernorm. Deze bevoegdheid is vastgesteld in de Parkeernota Hilversum 2017 op 7 juni 2017 (Sectie 2, Ad C. pagina 39). Ook zal de raad om advies worden gevraagd in een raadscommissie. op de vaststelling van de beleidsregels voor norm OV Knooppunten zullen de beleidsregels vertaald worden in een definitief parkeerbeleid, waarbij de verankering met alle beleidsaspecten en in het bijzonder de mobiliteitsvisie wordt geregeld. Denk hierbij aan de samenhang met onder andere de overige gebieden, de regeling van het mobiliteitsfonds, tarifiering en uitgifte van vergunningen.

Leeswijzer

Het eerste hoofdstuk van deze notitie gaat in op het doel van een parkeernorm. Het is belangrijk te begrijpen waarom er een parkeernorm gehanteerd wordt, wat het effect is van een hoge of lage parkeernorm en op basis waarvan een parkeernorm berekend kan worden. In deze uitleg wordt een koppeling gemaakt met de situatie zoals deze nu in Hilversum is. Hoofdstuk 2 beschrijft het juridische kader waarop de parkeernorm voor de OV-knooppunten berekend dient te worden. Het proces en de voorwaarden op basis waarvan afgeweken kan worden van de huidige parkeernorm is beschreven in hoofdstuk 3.

1. Waar dient een parkeernorm voor?

Rekenmethodiek van de parkeernorm

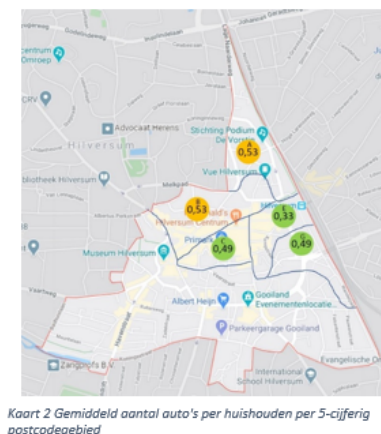
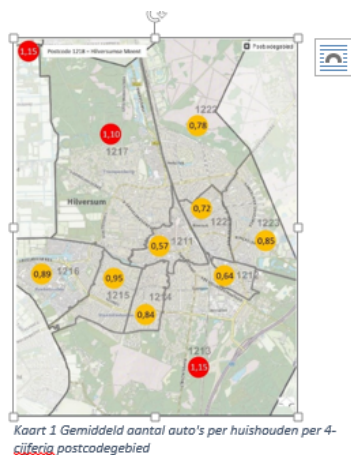
Om uitspraken te kunnen doen over de te hanteren parkeernorm is het van belang om de werking van de parkeernorm toe te lichten. De parkeernorm heeft namelijk een belangrijke functie: zorgen dat de parkeerbalans in de gemeente op orde blijft en er bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden, waardoor de leefbaarheid in een gebied gewaarborgd wordt en overlast in de omgeving wordt voorkomen.

De berekening van de parkeernorm voor woningen gaat uit van woningtypes: in dit geval dure en midden dure koopwoningen en midden en goedkope huurwoningen. Deze typering voor woningen komen overeen met de normen die de richtlijn van het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek) aangeeft. Het CROW stelt landelijke richtlijnen op die een bandbreedte aangeven als handreiking naar gemeenten om haar eigen norm mee vast te stellen. Het gebruik van een parkeernorm is bedoeld om te voorkomen dat er door het toevoegen van functies in een stad parkeerdruk in de omgeving gaat ontstaan. In principe moet iedere functie zijn eigen parkeercapaciteit organiseren. Dat kan op eigen terrein of door gebruik te maken van de reeds aanwezige restcapaciteit in de omgeving. Hoe stedelijker het gebied, hoe meer druk er op de openbare (parkeer)ruimte ligt en hoe belangrijker het is dat de gemeente de controle houdt over de parkeerbalans (de balans tussen het beschikbaar aantal plaatsen en het benodigde aantal plaatsen).

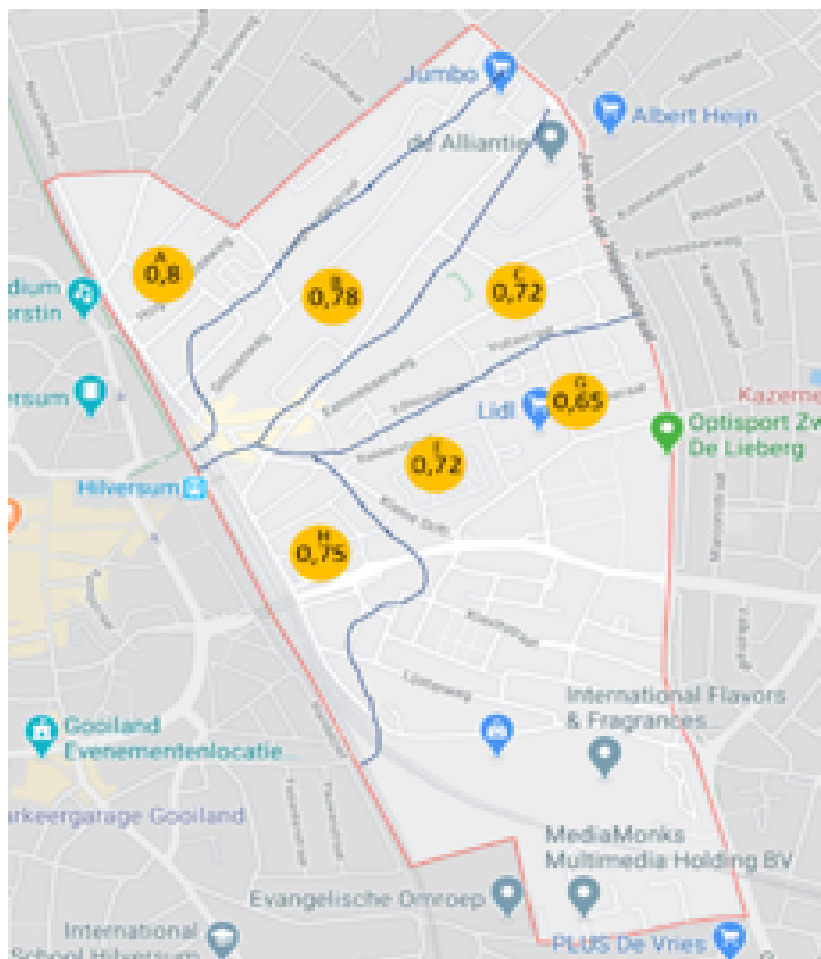
De parkeernorm in Hilversum ligt aan de bovenkant van de bandbreedte die het CROW aangeeft voor een typering 'centrum in een sterk stedelijk gebied'. Voor de typering 'kantoren' wordt er een norm gehanteerd die hoger ligt dan de bandbreedte van het CROW.

	Bandbreedte CROW	Norm Hilversum	
wonen: koop, etage duur	0,9 – 1,7	1,6	Per woning
wonen: koop, etage, midden	0,8 – 1,6	1,4	Per woning
wonen: huur, etage, midden/goedkoop	0,7 – 1,6	1,1	Per woning
kantoren (kantoren zonder balie)	0,6 – 1,1	1,55	Per 100 m ²
binnenstad 50.000-100.000 inwoners (alleen Centrum)	2,9 – 3,9	3,8	Per 100 m ²
3* hotel	1,5 – 2,5	2,1	Per 10 kamers
café/bar/cafetaria	4,0 – 6,0	5,0	Per 100 m ²

De norm van het CROW is gebaseerd op landelijke gemiddelden. Zo gaat het CROW uit van het landelijke gemiddelde autobezit van 0,69 auto's per huishouden. Dit is voor de hele gemeente Hilversum 0,88 auto's per huishouden. Voor het centrum van Hilversum (postcodegebied 1211) ligt dit getal echter lager, namelijk op 0,57. Zoomen we nog verder in op het stationsgebied dan ligt het aantal auto's per huishouden nog lager, namelijk 0,53 (postcodegebied 1211A). Voor het gebied vóór het station is het zelfs 0,33 (postcodegebied 1211E). Dat ligt aan de Oostzijde van het spoor heel anders. Daar ligt het aantal auto's per huishouden rond de 0,8.



[1] www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2019/23/huishoudens-naar-inkomen-en-autobezit-per-pc5-gebied. Waarbij de kanttekening geplaatst moet worden dat hier de zakelijke leaseauto's in beide aantallen niet in zijn meegenomen. Maar aangezien het in beide cijfers niet is meegenomen kunnen de cijfers wel met elkaar vergeleken worden. Landelijk gezien is 10% van het aantal personenauto's een zakelijke leaseauto. Bij het opstellen van de norm dient wel met 10% leaseautogebruikers rekening gehouden te worden.



*Kaart 3 Gemiddeld aantal auto's per
huishouden 5-cijferig
postcodegebied 1221*

Door bij het hanteren van de parkeernorm alleen te kijken naar de typering van de woningen kan er heel makkelijk een scheefgroei optreden in de parkeerbalans: er kunnen teveel of juist te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Teveel betekent leegstand en onnodig hoge kosten; te weinig betekent dat er ongewenste parkeerdruk in de omgeving zal optreden. Niet alleen het woningtype, maar ook de locatie en de typering van de bewoners bepalen samen hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn. De kaartjes geven o.a. aan dat het heel begrijpelijk is dat de parkeerdruk aan de Oostzijde van het spoor groter is. De eigen parkeerbehoefte in dit gebied is al hoger. Daar komt nog bij dat in een deel gratis parkeren is waardoor er ook mensen uit andere gebieden parkeren, waardoor de parkeerdruk alleen maar groter wordt.

Mogelijke indicatoren als basis voor de parkeernorm

Woningtype:

Het woningtype is de basis voor het bepalen van de parkeernorm. Hier zijn de bandbreedtes van de landelijke en gemeentelijke parkeernormen op gebaseerd. Indien er geen bijzondere locatie-omstandigheden zijn of het type bewoners is niet nader te specificeren, dan vormt het woningtype de meest solide basis voor de parkeercapaciteitsberekening. Indien locatie en bewonerstypering echter wel tot een

aantoonbaar andere omstandigheid leiden, dan kan deze leiden tot de onderbouwing van het hanteren van een reductie op de parkeernorm.

Locatie:

De nabijheid van OV-faciliteiten, winkelvoorzieningen op loop of fietsafstand, beschikbaarheid over deelauto's, faciliteiten voor fiets e.d. bepalen of bewoners de noodzakelijkheid ervaren om zelf een auto te hebben. En voor werknemers in hoeverre ze met de auto naar het werk moeten, of ook met fiets of openbaar vervoer kunnen komen. Op kaart 1 is duidelijk te zien dat het aantal auto's per huishouden toeneemt naarmate de afstand tot het station en het centrum groter wordt.

Typering van bewoners:

Een midden duur appartement kan bewoond worden door een alleenstaande met een goede baan, maar ook door een stel tweeverdieners of een gepensioneerd echtpaar. Ieder type bewoner heeft een andere parkeerbehoefte en is ook op een andere manier gevoelig voor deelauto's of het gebruik van het openbaar vervoer. In de mobiliteitsvisie wordt eveneens de typering van bewoners en hun levensstijl in het stationsgebied opgenomen.

Om een scherpe en realistische parkeerbehoefte te bepalen is het van belang om alle drie de elementen te beoordelen op waarde. Niet alleen het te realiseren woningtype.

Risico:

Het woningtype en de locatie zullen in de toekomst niet gaan veranderen. Het type bewoners kan door de jaren heen wel veranderen. Het is van belang dat wijzigingen gemonitord worden. Er dient rekening gehouden te worden met flexibiliteit in de toekomst. Zowel met een stijgende als een dalende parkeerbehoefte. Dit risico kan gemitigeerd worden door het instellen van een mobiliteitsregisseur voor het gebied. (later in deze notitie verder uitgewerkt). Er zullen minimaal jaarlijks parkeerdrukmetingen uitgevoerd moeten worden en er moet een alternatief zijn op het moment dat er in een gebied toch een onacceptabele parkeerdruk ontstaat. Dit alternatief zal beschreven worden in het nieuwe parkeerbeleid.

Om het risico op toekomstige wijzigingen in het mobiliteitsgedrag te mitigeren, blijft de basis parkeernorm zoals deze door de raad is vastgesteld behouden. Mogelijke reducties die op de parkeernorm verkregen worden, zullen onderbouwd moeten worden met concrete maatregelen. Deze maatregelen moeten contractueel vastgelegd en toekomstbestendig zijn, zodat de leefbaarheid binnen het plangebied en daarbuiten gewaarborgd blijft.

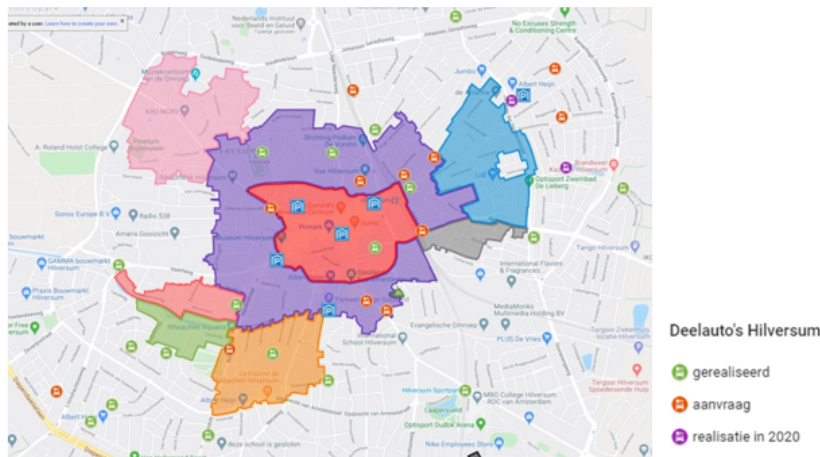
Samenhang omgeving

Voor ieder gebied geldt dat er een samenhang is met de omliggende gebieden. Zo is ook het stationsgebied geen solitair gebied. Ontwikkelingen in het stationsgebied hebben effect op de omliggende wijken en buurten eromheen. Maar ook omgekeerd hebben bijvoorbeeld ontwikkelingen in het centrum en in gebied 1221 effect op de ontwikkeling van het stationsgebied.

In algemene zin mag een toevoeging of wijziging van functies bij een nieuwe ontwikkeling geen parkeeroverlast veroorzaken in de omliggende gebieden. Het kan wel zijn dat er parkeerbehoefte wordt afgewenteld op een naastgelegen gebied indien daar voldoende beschikbare parkeercapaciteit aanwezig is. Ook kun je het niet voorkomen dat men in een naastgelegen gebied parkeerders krijgt als gevolg van een nieuwe ontwikkeling. Zeker als het om openbaar toegankelijke parkeerplaatsen gaat. Er dient van tevoren een plan te zijn op welk moment hoeveel parkeerders een ontwikkeling zal aantrekken en hoe deze gefaciliteerd worden. Indien een ontwikkeling haar eigen parkeervoorziening heeft, ligt het voor de hand dat men daar ook zal parkeren. Omgekeerd kunnen mensen uit omliggende gebieden ook op de parkeervoorziening van de nieuwe ontwikkeling parkeren. Deze dynamiek maakt dat een gebied altijd in samenhang met de omgeving gezien moet worden en dat een plan van een nieuwe ontwikkeling ook aandacht moet besteden aan die omgeving.

Deelauto's

Een van de elementen die kunnen zorgen voor een reductie van het aantal parkeerplaatsen is de aanwezigheid van deelauto's. In veel gemeenten mag een ontwikkelaar rekenen met een reductie van 4 tot 8 parkeerplaatsen voor iedere deelauto die wordt aangeboden in het plan. Kencijfers waar dit op gebaseerd wordt zijn er nauwelijks. Het is afhankelijk van het type bewoners en werknemers in een gebied of er veel animo is voor het gebruik van een deelauto en belangrijker nog om dan ook geen eigen auto meer te hebben. In Hilversum is het principe van deelauto's nog geen gemeengoed. Maar er is wel een snelle groei in het aantal deelauto's. Er zijn momenteel (juli 2020) 19 deelauto's gestationeerd in heel Hilversum en zijn er 12 aanvragen voor nieuwe locaties. Op onderstaande kaart zijn de locaties aangegeven. Op verschillende locaties in 1221 willen ontwikkelaars daarnaast inzetten op deelmobiliteit (deelauto's).



Kaart 4 Locaties van huidige deelauto's en nieuwe aanvragen voor deelauto's

Kaart 4 Locaties van huidige deelauto's en nieuwe aanvragen voor deelauto's

Er zijn momenteel nauwelijks gegevens bekend over het gebruik van deelauto's. Bij de uitgifte van vergunningen voor deelauto's gaat de gemeente voorschrijven dat de gebruiksgegevens (geanonimiseerd, conform AVG-richtlijnen) aan de gemeente ter beschikking worden gesteld. Op deze manier wordt kennis vergaard over het aantal mensen dat gebruik maakt van een deelauto en de typering van mensen die er gebruik van maken. Hoe concreter de gegevens van het gebruik van deelauto's, hoe sterker de onderbouwing om dit te hanteren als argument voor een reductie op het aantal te realiseren parkeerplaatsen.

Fietsnorm

Als onderdeel van het op te stellen mobiliteitsplan is de aanwezigheid van voldoende fietsparkeerplaatsen van groot belang. Zeker voor een stationsomgeving, waar de fiets een goed alternatief is voor de auto. Een goede onderbouwing in het mobiliteitsplan van de fietsvoorzieningen, waarin zowel locatie van de fietsparkeerplaatsen als het aantal van belang zijn, is onderdeel van de onderbouwing om een reductie van het aantal benodigde parkeerplaatsen aan te tonen. Voor de te realiseren fietsparkeerplaatsen dient voor de OV-Knooppunten te worden voldaan aan de volgende eisen:

- Voor het aantal fietsparkeerplaatsen dient voldaan te worden aan de norm zoals gesteld in de "Fietsparkeerkencijfers 2019" van het CROW, (cq de geactualiseerde versie daarvan (op dit moment: Utrecht, maart 2020, versie 4)). In het op 7 oktober 2020 vastgestelde bestemmingsplan voor het Stationsgebied wordt hiernaar verwezen;
- Hierbij mag er van uitgegaan worden dat de capaciteit geheel of gedeeltelijk opgevangen wordt in een (centrale) berging, mits goed toegankelijk ontsloten.
- Tenminste 1,5 fietsparkeerplaatsen (gemiddeld) per woning dient vanaf maaiveld toegankelijk te zijn, zodat het gebruik van de fiets zo min mogelijk weerstand heeft ten opzichte van het gebruik van bijvoorbeeld de auto. De fiets dient snel en makkelijk bereikbaar te zijn voor de bewoner.

Voor nieuwbouw bij de OV-Knooppunten dient te worden voldaan aan de "Fietsparkeerkencijfers 2019" van CROW

2. Juridisch kader

De parkeernorm, zoals vastgelegd door de raad in de Parkeernota 2017, is en blijft de basis waarop de benodigde parkeercapaciteit berekend dient te worden, zolang er geen nieuwe parkeernota is vastgesteld. De parkeernorm is, zoals reeds aangegeven, een belangrijk instrument om de parkeerbalans op orde te houden. Dat is dus altijd het vertrekpunt van de capaciteitsberekening. In deze nota zijn in "Sectie 2 Parkeerbijdrageregeling Hilversum 2017" de mogelijkheden aangegeven waarbinnen het college kan besluiten om af te wijken van de parkeernorm. In het bestemmingsplan is de parkeernorm opgenomen. In de praktijk is dit een verwijzing naar de parkeernota. Van de parkeernorm kan afgeweken worden indien: (Deze uitzonderingen staan nader omschreven in de parkeernota.)

De parkeernorm, zoals vastgelegd door de raad in de Parkeernota 2017, is en blijft de basis waarop de benodigde parkeercapaciteit berekend dient te worden, zolang er geen nieuwe parkeernota is vastgesteld.

- voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien; of
- indien het voldoen aan de parkeereis op zodanige bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven; of
- In specifieke uitzonderingsgevallen.

Onderbouwd afwijken van de parkeernorm op basis van locatie en typering van de bewoners is formeel geen grond om af te wijken van de norm. Het zou onder sub c. uitgelegd kunnen worden, maar deze

uitzondering is bedoeld voor uitzonderlijke gevallen. In deze notitie wordt nadere invulling en uitleg gegeven aan de bestaande regeling die geldt om voor deze specifieke uitzondering in aanmerking te komen. Dit is vooruitlopend op een verankering in het nieuw op te stellen parkeerbeleid. De voorbereidingen voor dat parkeerbeleid worden al wel opgestart, maar kan pas tot besluitvorming worden gebracht als de bovenliggende mobiliteitsvisie en omgevingsvisie zijn vastgesteld. De verwachting is dat het nieuwe parkeerbeleid eind 2021 vastgesteld kan worden.

Financiële consequenties

In de huidige parkeernorm is het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen aangegeven. Deze norm geldt als het vigerende beleid. Indien er afgeweken wordt van de norm kan dat doordat:

- 1) er voldaan wordt aan de benodigde parkeercapaciteit op een andere locatie; of
- 2) er voldaan wordt aan de mobiliteitsmaatregelen die ervoor zorgen dat de vraag naar parkeerplaatsen afneemt (hiervoor dienen contractuele en duurzame maatregelen vastgelegd te worden). De voorwaarden om hieraan te voldoen staan in deze notitie nader uitgewerkt. Er hoeft in dit geval geen financiële bijdrage in het mobiliteitsfonds gedaan te worden, aangezien er invulling gegeven wordt aan het actief verminderen van de parkeerbehoefte; of
- 3) er aantoonbaar niet voldaan kan aan de parkeereis doordat deze op zodanige bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven. In dat geval dient er een bedrag in het mobiliteitsfonds gestort te worden voor het aantal niet-gerealiseerde parkeerplaatsen. Deze regeling blijft van kracht. Het verschil tussen het normatieve aantal te realiseren parkeerplaatsen en het werkelijk te realiseren aantal parkeerplaatsen dient "afgekocht te worden". Dit bedrag komt in het gemeentelijk mobiliteitsfonds. Uit dit fonds kan de gemeente vervolgens stimulerende maatregelen financieren voor deelmobiliteit, fietsvoorzieningen, technische faciliteiten om bereikbaarheid te verbeteren (denk aan app's), faciliteren van dubbelgebruik in bestaande parkeervoorzieningen en het realiseren van parkeerfaciliteiten indien er een tekort is aan parkeerplaatsen.

Ook zal de opstart van een nieuwe gemeentelijke taak bekostigd moeten worden uit dit fonds: een mobiliteitsregisseur. De mobiliteitsregisseur van de gemeente is de kennisbaak voor mogelijkheden op het gebied van deelmobiliteit, elektrische vervoerwijzen, mogelijkheden op het gebied van optimaliseren van parkeerlocaties en kan deze zaken ook organiseren. De mobiliteitsregisseur heeft het overzicht over alle mobiliteits- en parkeerafspraken die er bij nieuwe ontwikkelingen gemaakt zijn. Zo wordt bewaakt dat er op een consistente en congruente wijze afspraken gemaakt worden en dat deze ook worden nageleefd. Uiteindelijk zal de rol van de mobiliteitsregisseur vanaf 2022 als vaste formatieplaats opgenomen moeten worden binnen de gemeentelijke organisatie. De exacte omvang van deze rol en hoe deze in te vullen zal onderdeel zijn van het op te stellen nieuwe parkeerbeleid.

Het bedrag dat een ontwikkelaar moet betalen aan het mobiliteitsfonds is afhankelijk van de te realiseren functie. Het bedrag is maximaal € 13.965,03 (excl. BTW, prijspeil 2017, afhankelijk van de te realiseren functie) per niet-gerealiseerde parkeerplaats. Dit is aanzienlijk lager dan het realiseren van een ondergrondse parkeerplaats.

Voor het aantal parkeerplaatsen dat conform het huidige beleid niet gerealiseerd wordt dient het afkoopbedrag van max. € 13.965,03 (excl. BTW prijspeil 2017) per parkeerplaats in het mobiliteitsfonds gestort te worden.

Voor de plaatsen die als gevolg van de reductie niet gerealiseerd worden, maar waar de voorwaarden om de reductie mogelijk te maken voor worden ingevuld, wordt er geen afkoopbedrag in rekening gebracht.

3. Benchmark andere gemeenten

In heel Nederland kampen gemeenten met veranderingen op het gebied van mobiliteit en de visie op de toekomstige effecten van deelmobiliteit. Dit vertaalt zich onder andere in een landelijke discussie over de huidige parkeernorm. Nieuwe ontwikkelingen moeten aan de parkeernorm voldoen. Om meer maatwerk te kunnen leveren maken steeds meer gemeenten gebruik van de mogelijkheden om af te wijken van de geldende norm. De uitgangspunten op basis waarvan afgeweken kan worden verschillen per gemeente. In bijlage 4 is een overzicht opgenomen met een benchmark van verschillende gemeenten hoe zij omgaan met mogelijke afwijkingen op de parkeernorm.

Onderstaande tekst is een quote uit de conclusie van het rapport "Parkeerbeleid als sturingsmiddel voor duurzame en toekomstbestendige verstedelijking in Noord-Holland". Opgesteld door Mu-consult en Rho adviseurs in opdracht van Provincie Noord-Holland. De genoemde maatregelen worden ook in deze notitie voor de parkeernorm in Hilversum toegepast.

"In 90% van de gemeenten is het mogelijk om af te wijken van de vigerende parkeernormen. Grotere gemeenten zijn meer sturend en focussen bij de regels over het afwijken van parkeernormen op het maatschappelijk belang en bereikbaarheid. Kleinere gemeenten zijn meer faciliterend en focussen bij de onderbouwing van de afwijking van parkeernormen op het mogelijk maken van ontwikkeling. Ook hebben weinig gemeenten een parkeerfonds waarmee ontwikkelaars die een lagere parkeernorm willen hanteren risico op overlast in de wijk kunnen afkopen.

Praktijkvoorbeelden

Er zijn veel voorbeelden (14) van verlaagde parkeernormen in Noord-Holland, met name rondom stations en R-Net HOV haltes. Dit gemeentelijk beleid sluit goed aan op het provinciale Beleid omtrent OV-knooppunten. Transformatiegebieden hebben relatief vaak afwijkende parkeernormen. Uit de praktijkvoorbeelden zijn succesfactoren gehaald. De eerste is het toepassen van parkeerregulering in de omgeving van gebiedsontwikkelingen om een (graduele) toename van de parkeerdruk beheersbaar te houden. Streng vergunningbeleid met vergunningplafonds in dichtbebouwde gebieden vergroot de effectiviteit van dit beleid. Het aanbieden van een alternatieve parkeerplaats aan de rand van de stad geeft (nieuwe) inwoners de mogelijkheid om toch een eigen auto te hebben. Deelmobiliteit aanbieden is een goede manier om nieuwe inwoners te stimuleren om een woning te kopen zonder parkeerplaats of -vergunning. Deze vervoerwijze wordt over het algemeen incidenteel gebruikt door inwoners die normaal gesproken het OV of de fiets gebruiken. Daarnaast is het effectief om bestaande inwoners te laten participeren in de te maken keuzes en hen actief stimuleren om eventueel aanbod van deelmobiliteit ook te gaan gebruiken.

Uit de praktijkvoorbeelden zijn (naast de omgekeerde redenering die hoort bij de succesfactoren) ook een aantal aandachtspunten naar voren gekomen. Ten eerste is het belangrijk om goede verwachtingen te scheppen bij ontwikkelaars en nieuwe bewoners over de kaders voor het afwijken van parkeernormen en de beperkingen die dit met zich meebrengt. Het hebben van een goede onderbouwing van de fietsparkeernormen wordt hierbij extra belangrijk.

Ontwikkelaars moeten gestimuleerd worden om verder te kijken dan de oplevering van de ontwikkeling en ofwel een actieve rol te spelen in de monitoring en bijsturing van de situatie als Parkeren en duurzame verstedelijking de parkeerdruk toch te hoog wordt, ofwel dit risico afkopen via een kostendekkende bijdrage aan het parkeerfonds zodat de gemeente dit als het zich voordoet op een andere manier later kan oplossen. Verder blijken parkeernormen bij de ontwikkeling van sociale huurwoningen in de huidige situatie hun doel voorbij te schieten. Woningbouwcorporaties moeten vaker parkeergarages aanleggen om aan de parkeernorm te voldoen. Deze zijn enerzijds zo duur dat inwoners de kosten van de huur niet kunnen of willen betalen. Anderzijds is de capaciteit van deze voorzieningen te groot (wat het eerste punt versterkt). Hierdoor worden deze garages geregeld niet optimaal benut en worden sociale huurwoningen duurder dan nodig. Ten slotte is het belangrijk om, met name bij transformatiegebieden, goed te kijken naar de veranderingen in het dubbelgebruik als de (verhouding tussen de) functies in een gebied veranderen."

4. Proces voor het bepalen van een afwijkende parkeernorm

Om te kunnen beoordelen of er een reductie kan worden toegepast op het aantal te realiseren parkeerplaatsen zullen er voor ieder in te dienen ontwikkelplan onderstaande stappen doorlopen moeten worden:

- Deze beleidsnotitie geldt, na vaststelling door het College en advies van de commissie, als leidraad voor het toetsingskader om onderbouwd af te kunnen wijken van de parkeernorm voor nieuwe ontwikkelingen rondom de OV-Knooppunten.
- Voorafgaand aan het indienen van de vergunningaanvraag vindt er overleg plaats tussen ontwikkelaar en betrokken gemeentelijke ambtenaren (projectleider, plantoetsers, medewerker parkeren, beleidsadviseur mobiliteitsvisie). Het doel van dit overleg is om de uitgangspunten van de plantoets te bespreken en afspraken te maken en vast te leggen over de in te dienen onderbouwingen.
- Voorafgaand aan de indiening van de vergunningaanvraag vindt er een informerende bewonersbijeenkomst plaats, waarin het mobiliteitsplan van de ontwikkeling bij het OV-knooppunt wordt uitgelegd aan omwonenden. Dit om volledige openheid te geven aan omwonenden over de te hanteren mobiliteitsmaatregelen.
- Bij plantoets-beoordeling wordt getoetst op betrouwbaarheid, correctheid en compleetheid van het ingediende mobiliteitsplan. In de volgende paragraaf is de het toetsingskader aangegeven op basis waarvan het plan beoordeeld zal worden.
- De afspraken van het mobiliteitsplan worden contractueel toegevoegd aan de overeenkomst met de ontwikkelaar en na realisatie overgedragen aan de eigenaar/eigenaren van het plan.

Concrete afspraken / uitgangspunten voor projecten OV-Knooppunten om in aanmerking te komen voor een reductie op de parkeernorm.

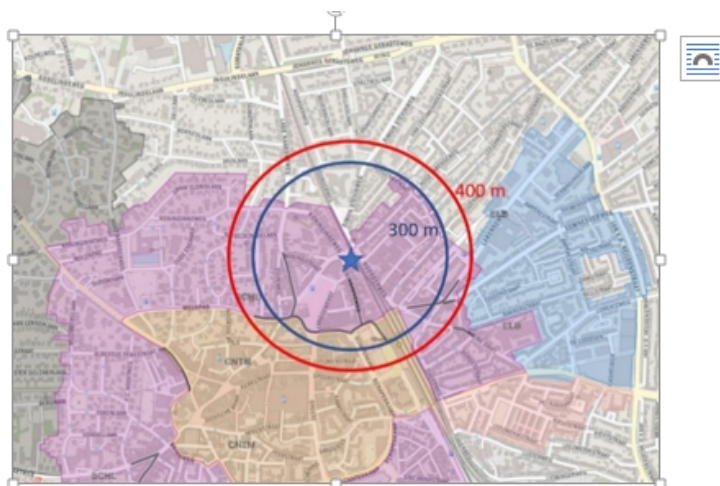
- De ontwikkelaars van het plangebied worden verplicht één mobiliteitsplan op te stellen, cq zich te verbinden aan een gebiedsmobiliteitsplan indien dit reeds is opgesteld.
- Ontwikkelaars van kleinere projecten in een van de OV-Knooppunten dienen zelfstandig een mobiliteitsplan in te dienen (of indien mogelijk gezamenlijk in combinatie met naastgelegen ontwikkelingen) om in aanmerking te komen voor een reductie op de parkeernorm.
- In een mobiliteitsplan dient ten minste te zijn opgenomen:
 - o Een analyse van de doelgroep die in het gebied komt wonen en werken.
 - o Hoe het mobiliteitsgedrag is van deze doelgroep: waarbij ten minste het aantal auto's per huishouden en het verplaatsingsgedrag onderbouwd moet zijn.
 - o De wijze waarop en mate waarin dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is.
 - o De wijze waarop en de mate waarin ingespeeld wordt op de parkeerdruk of de restcapaciteit in de directe omgeving.

- o Hoe de rol van een mobiliteitsmakelaar door de ontwikkelaar ingevuld gaat worden. De mobiliteitsmakelaar is primair belast met de verdeling en vermarkting van vormen van parkeerabonnementen, parkeerrechten, deelmobiliteitsabonnementen, aanbieden van mogelijkheden voor alternatief vervoer, oplaadfaciliteiten voor elektrische voertuigen, faciliteren van on- en offline mobiliteitsdiensten, optimaliseren van de bereikbaarheid van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving.
- o Financiële onderbouwing van het mobiliteitsplan voor een periode van minimaal 15 jaar.
- o Juridische verankering van het mobiliteitsplan naar toekomstige rechtsopvolgers.
- o Alternatieve mogelijkheden voor het geval het aantal gerealiseerde parkeerplaatsen in de eerste 10 jaar na oplevering van het plan niet voldoende blijkt te zijn. Voor de financiering van dit alternatief plan kan gebruik gemaakt worden van het mobiliteitsfonds van de gemeente. Wel dient er in de planvorming al rekening gehouden te worden met dit scenario, bijvoorbeeld door het reserveren van ruimte voor een extra parkeervoorziening.
- Voorgestelde maatregelen die bijdragen aan de reducering van het aantal parkeerplaatsen zijn niet los van elkaar te zien. Uiteindelijk wordt het "totaalpakket" beoordeeld en niet ieder element afzonderlijk.
- De maximale reductie op de parkeernorm bedraagt 50% van het aantal parkeerplaatsen volgens de standaardberekening van de parkeernorm, waarbij de mobiliteitsmaatregelen contractueel vastgelegd dienen te worden om te garanderen dat er voldaan wordt aan het bereikbaar houden van de gemeente Hilversum. De reductie van maximaal 50% is gebaseerd op het werkelijke autobezit rondom de OV-Knooppunten.
- De mobiliteitsmaatregelen dienen periodiek gecontroleerd en geëvalueerd te worden, zodat er snel kan worden geschakeld wanneer de doelstellingen niet behaald dreigen te worden.
- Er dient inzichtelijk gemaakt te worden hoeveel auto's per huishoudens in het gebied aanwezig zijn.
- Inzichtelijk maken van de typering van de toekomstige bewoners en de te verwachte parkeerbehoefte hierbij.
- Mogelijke alternatieven voor het mobiliteitsgedrag inzichtelijk maken en hoe te concretiseren.
- Parkeerdruk mag niet afgewend worden op de openbare ruimte in de omgeving. Er kan dus geen beroep worden gedaan op beschikbare openbare parkeerplaatsen op straat in de omgeving.
- Minder parkeerplaatsen mogen niet gerealiseerd worden, tenzij er gebruik gemaakt wordt van beschikbare private restcapaciteit in de directe omgeving. De parkeerdruk in de omgeving dient inzichtelijk gemaakt te zijn. Bij voldoende restcapaciteit in (private) naastgelegen parkeervoorzieningen is het mogelijk om gebruik te maken van deze restcapaciteit. Er dient onderbouwd te worden op welke momenten de restcapaciteit nodig is en hoeveel capaciteit er beschikbaar is. Met de eigenaar/exploitant van deze parkeervoorziening dient een langjarige overeenkomst gesloten te worden, waarin de benodigde parkeercapaciteit gegarandeerd wordt. In dit geval is er geen financiële eis ter afkoop van de parkeerplaatsen vanuit de gemeente.

Randvoorwaardelijke uitgangspunten

Er is een aantal uitgangspunten waar randvoorwaardelijk aan voldaan moet worden om een mobiliteitsplan te laten slagen.

- Er dient in het beïnvloedingsgebied van de ontwikkeling een vorm van gereguleerd parkeren aanwezig te zijn. Heel concreet: Er mag binnen een straal van 300 meter geen gratis parkeren zijn. Indien er gratis parkeren is binnen een straal van 300 meter, zullen bewoners genegen zijn om niet in het eigen plangebied te parkeren, maar net in het gratis gedeelte. Dat heeft tot ongewenst gevolg dat de parkeerdruk in die gebieden zal toenemen en dat tevens de exploitatie van de parkeervoorziening ondermijnd wordt. Indien er zou worden toegestaan dat er bij een ontwikkeling minder parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden en er



Kaart 5 Afstand hemelsbreed to de meest noordelijke grens plangebied Stationsgebied

tevens op voorhand te voorspellen is dat dit tot parkeeroverlast in de directe omgeving tot gevolg heeft dan moet je of de reductie niet toestaan, of de overlast zien te voorkomen. Deze overlast kan voorkomen worden door binnen de straal van 300 meter betaald parkeren in te voeren. Hiermee neemt de gemeente de regie van het voorkomen van parkeeroverlast actief in eigen hand. In bijgevoegd kaartje is bijvoorbeeld te zien dat het gereguleerde gebied rondom het Stationsgebied actief verder uitgebreid zal moeten worden.

- Bewoners en werknemers komen niet in aanmerking voor een gemeentelijke parkeervergunning in de openbare ruimte.
- Er dient een actuele parkeerdrukmeting te zijn, op basis waarvan beoordeeld kan worden hoe groot de parkeerdruk in het gebied en de omliggende gebieden is. De gemeente dient de parkeerdrukmeting ten minste jaarlijks uit te laten voeren.
- De te realiseren parkeervoorzieningen dienen minimaal te voldoen aan de volgende eisen:
 - o Conform de definitie van de NEN2443 dienen de parkeerparkeervoorzieningen openbaar te zijn.
 - o Eisen zoals gesteld in de NEN2443.
- Voor het aantal parkeerplaatsen dat minder gerealiseerd wordt dan de basis parkeernorm voorschrijft (het aantal te reduceren parkeerplaatsen) zijn financiële consequenties gekoppeld zoals in "Bijlage 2 Parkeerbijdrageregeling Tarieven 2017" zijn aangegeven.
- Er dienen fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd te worden conform berekening CROW Fietsparkeerkencijfers 2019.
- In te zetten deelauto's dienen niet alleen gebruikt te kunnen worden door eigen bewoners en werknemers, maar ook beschikbaar te zijn voor omliggende doelgroepen.

Bijlage 1: huidig aantal auto's per huishouders voor de OV-Knooppunten

Hieronder het aantal auto's per huishouden in en rond de OV-Knooppunten. Dit betreft het geregistreerd aantal auto's dat is ingeschreven op het huisadres. Leaseauto's zijn niet opgenomen in deze cijfers. Landelijk gezien is 10% van het aantal personenauto's een zakelijke leaseauto. Bij het opstellen van de norm dient wel met 10% leaseautogebruikers rekening gehouden te worden.

Arenapark:



Stationsgebied:



Gebied 1221:



Bijlage 2: Afwegingskader voor mogelijk afwijken van de parkeernorm

Stappenplan toepassen toetsingskader parkeernormering projecten OV-knooppunten Hilversum
 Dit toetsingskader is opgesteld voor het beoordelen van de mobiliteitsplannen, die als onderlegger dienen te worden ingediend voor nieuwbouwprojecten en verbouwingen, waarbij een wijziging van de bestaande functie(s) optreedt. Het gaat specifiek om de huidige projecten die liggen in een van de OV-knooppuntgebieden. Deze gebieden zijn: Stationsgebied, postcodegebied 1221 en Arenapark. Voor alle andere ontwikkelingen geldt voornamelijk de parkeernorm zoals opgenomen in het vigerende parkeerbeleid. Dit toetsingskader, waarmee onderbouwd kan worden afgeweken van de huidige parkeernormen, is bedoeld als voorloper op het nieuwe parkeerbeleid en is van kracht totdat dit nieuwe parkeerbeleid door de raad is vastgesteld.

Stap 0 – Vigerende parkeernorm is leidend voor het opstellen van de parkeernorm

De vigerende parkeernorm is en blijft, tot het moment dat er een eventueel aangepaste norm in het parkeerbeleid wordt vastgesteld, de basis norm. Op basis van deze norm dient de parkeerbalans (parkeerbehoefte) van een nieuwe ontwikkeling te worden opgesteld.

Door deze parkeernormen toe te passen, volgt de parkeerbehoefte berekend. Dit geeft inzicht in het aantal te realiseren parkeerplaatsen.

Beslisboom stap 0:

Ligt de ontwikkeling in één van de OV-Knooppunten? (Stationsgebied, postcodegebied 1221 en Arenapark)	ja nee	Kan voldaan worden aan de parkeernorm?	ja nee	Aantal te realiseren parkeerplaatsen volgens de vigerende parkeernorm. Ga naar stap 1 Vigerende parkeernorm geldt
---	-----------	--	-----------	---

Stap 1 – Indien een ontwikkeling niet aan de gestelde parkeernorm kan voldoen, dient aangetoond te worden waarom dit niet kan. Dit kan alleen als alle mogelijkheden, zowel financieel als ruimtelijk zijn bekeken.

Beslisboom stap 1:

Is het aantal te realiseren parkeerplaatsen conform berekening vigerende parkeernorm fysiek en financieel haalbaar (bezien vanuit de totale businesscase van de totale ontwikkeling) op eigen terrein te realiseren?	ja nee	Is het mogelijk om het aantal (of een deel van de) benodigde parkeerplaatsen in een andere parkeerfaciliteit (zowel privaat als publieke parkeervoorzieningen) onder te brengen? (contractueel vastgelegd)	ja nee	Parkeerplaatsen dienen op eigen terrein gerealiseerd te worden. Er kan voldaan worden aan de parkeernorm door de parkeerplaatsen elders bij een private parkeerfaciliteit te faciliteren. Of Indien het bij een publieke parkeerfaciliteit te faciliteren is: Ga naar stap 2 Ga naar stap 2
--	-----------	--	-----------	---

Stap 2 – Indien het mogelijk is om de benodigde parkeercapaciteit elders te faciliteren door de gemeente, dan is het mogelijk om gebruik te maken van de afkoopregeling (conform regeling parkeernota Hilversum 2017).

Daarmee neemt de gemeente de verplichting op zich om parkeerplaatsen aan te bieden of te (doen) realiseren.

Indien dit in het openbaar gebied kan plaatsvinden, dan dient dit onderbouwd te worden met een recente en representatieve parkeerdrukmeting. Tevens dient een garantie in de vorm van een gebruiks-overeenkomst met het betreffende aantal parkeerplaatsen aan de gemeente overlegd te worden.

Beslisboom stap 2:

Kan de gemeente het benodigd aantal te realiseren parkeerplaatsen elders faciliteren?	ja nee	Acht de gemeente het wenselijk om deze parkeercapaciteit elders te faciliteren? (kijkend naar parkeerdruk, overige geplande ontwikkelingen, en mogelijke overlast in de omgeving)	ja nee	Er kan gebruik gemaakt worden van de geldende afkoopregeling conform parkeerbeleid. Ga naar stap 3 Ga naar stap 3
---	-----------	---	-----------	---

Stap 3 – onderbouwing van mogelijke afwijking middels een mobiliteitsplan voor de nieuwe ontwikkeling. Het is mogelijk om tot een reductie te komen indien de onderbouwing in het mobiliteitsplan dit aanneemelijk maakt. Onderstaande regels gelden als afwegingskader hiervoor. Hierbij is het mogelijk om maximaal 50% reductie te verkrijgen op de geldende parkeernorm. De optelsom van alle mogelijke reducties is hoger dan 50%, maar toch kan er niet meer reductie verkregen worden, aangezien dan de leefbaarheid (parkeerdruk) in het gebied in het geding komt.

Randvoorwaardelijke uitgangspunten

Indien niet aan onderstaande randvoorwaarden voldaan is, kan geen reductie op de parkeernorm plaatsvinden. De kans dat parkeeroverlast in de omgeving gaat optreden is te groot.

Randvoorwaardelijke uitgangspunten om te komen tot reductie Bewoners, medewerkers, eigenaren kunnen geen beroep doen op gemeentelijke parkeervergunningen op straat in het omliggende gebied. Ja

Randvoorwaardelijke uitgangspunten om te komen tot reductie	Bewoners, medewerkers, eigenaren kunnen geen beroep doen op gemeentelijke parkeervergunningen op straat in het omliggende gebied. Is er overal binnen een straal van 300 meter van de buitenrand van de ontwikkeling gereguleerd parkeren aanwezig?	Ja nee ja nee	Dit wordt vastgelegd in een overeenkomst en tevens vastgelegd in de POET-lijst (parkeren op eigen terrein). Deze adressen worden uitgesloten van de mogelijkheid om een parkeervergunning te krijgen. Geen reductie Reductie op de parkeernorm mogelijk. Er is geen reductie mogelijk, tenzij er een bestuurlijke toezegging is dat er in het gebied betaald parkeren ingevoerd zal worden vóór de realisatiedatum van de ontwikkeling.
---	--	------------------------	--

De parkeerdruk in de directe omgeving (200 meter loopafstand vanaf het plangebied) is op maatgevende momenten <90% (aan te tonen middels parkeerdrukmeting)

Reductie op de parkeernorm mogelijk.

Geen reductie op de parkeernorm mogelijk. De parkeerdruk is reeds te hoog.

Mogelijkheden ter afwijking van de parkeernorm:

1) Inzetbaarheid deelauto's	ja nee	Het aantal in te zetten deelauto's wordt door de ontwikkelaar voor een periode van 10 jaar gega-randeerd.	ja nee	Mogelijke reductie van 3 parkeerplaatsen per deelauto. (norm 1 deelauto vervangt 4 auto's, waarbij er voor de deelauto een parkeerplaats dient te worden gerealiseerd). Totale maximale reductie bedraagt 20% van de benodigde parkeercapaciteit. Geen reductie Geen reductie
2) Aanwezigheid van aantal openbare fietsparkeerplaatsen conform berekening CROW Fietsparkeerkcijfers 2019.	ja nee	Alle fietsparkeerplaatsen zijn openbaar toegankelijk en te gebruiken.	ja nee	Maximale reductie van 15% op de benodigde parkeercapaciteit. indien geen fietsparkeerplaatsen openbaar zijn, levert dit geen reductie op autoparkeerplaatsen op. (0%) Indien het aantal fietsparkeerplaatsen conform de CROW norm deels openbaar is, is een reductie mogelijk tussen 0% - 15%. Geen reductie
3) Ligt de ontwikkeling op loopafstand van een treinstation?	ja nee	In een straal van maximaal 400 meter tot aan de ingang van het station?	ja nee	Loopafstand tot 200 meter = 30% reductie op aantal parkeerplaatsen volgens de norm Loopafstand tot 400 meter = 20% reductie op aantal parkeerplaatsen volgens de norm Geen reductie Geen reductie
4) Zijn er andere maatregelen genomen of locatie specifieke omstandigheden die een reductie op de parkeernorm rechtvaardigen	ja nee	Zijn deze goed onderbouwd en is het effect ervan zeer aannemelijk?	ja nee	Reductie afhankelijk van de maatregel of omstandigheid tot max 15% mogelijk. Geen reductie Geen reductie

Bijlage 3: Rekenvoorbeeld Casus Stationsgebied

Analyse van het Stationsgebied

Het Stationsgebied heeft een aantal bijzondere kenmerken.

- Goed openbaar vervoer, met een zeer goede verbinding met andere steden:

- o 2x per uur intercity naar Amsterdam (20 min)
- o 4x per uur intercity naar Utrecht (19 min)
- o 4x per uur intercity naar Amersfoort (13 min)
- o Frequentie busverbindingen

- Dicht bij het centrum en alle binnenstedelijke voorzieningen

- Goede (fiets)voorzieningen rondom het station:

- o Bemenste fietsenstalling
- o Onbewaakte fietsenstalling
- o Fietskluisjes
- o Fietsservice
- o OV fietsen
- o Toiletten
- o Waterpunt

De stationslocatie en het gebied (aan de Westzijde) eromheen heeft aantoonbaar een lager percentage autobezit dan gemiddeld in Hilversum en lager dan de norm waar het CROW rekening mee houdt in de parkeernorm. De aanwezigheid van hoogwaardige OV ontsluitingen en de nabijheid van binnenstedelijke voorzieningen maken het gebied aantrekkelijk voor bewoners en bedrijven die minder gebruik maken van de auto. Het is hierdoor gerechtvaardigd om ook voor het nieuwe stationsgebied een reductie op de parkeernorm toe te staan. Mits de er in het plan goede alternatieven zijn opgenomen om bewoners en werknemers te faciliteren en te stimuleren om van alternatief vervoer, zoals OV, fiets en deelmobiliteit gebruik te maken, zowel in het ontwerp van het gebouw als de openbare ruimte. Hoe makkelijker de toegankelijkheid en hoe beter de beschikbaarheid over andere vervoersmiddelen, hoe meer mensen er gebruik maken van fiets, OV en deelmobiliteit in plaats van het bezit en gebruik van een eigen auto. De omvang van de reductie wordt bepaald door de onderbouwing en de voorgestelde maatregelen in het mobiliteitsplan tbv de omgevingsvergunning.

Huidige berekening parkeerbehoefte ontwikkeling Stationsgebied

Bij de ontwikkeling van het Stationsgebied komen woningen en winkels (laagbouw) te vervallen en worden onderstaande functies toegevoegd. De functies die worden toegevoegd, worden in meerdere verdiepingen gerealiseerd. Dit zorgt voor een verdichting van het aantal functies. Er komt echter ook meer ruimte voor langzaam verkeer en groen in het gebied. Het parkeren is in een ondergrondse parkeergarage voorzien. Het plaatje aan de rechter zijde geeft een impressie van de bouwvolumes. Het stedenbouwkundig plan voor het Stationsgebied is vertaald in het bestemmingsplan, dat door de raad van 7 oktober 2020 vis vastgesteld. Het betreft een flexibel bestemmingsplan, waarin een bandbreedte is opgenomen voor de diverse functies in het gebied.

In onderstaand schema staat aangegeven hoeveel parkeerplaatsen er conform de huidige parkeernorm gerealiseerd zouden moeten worden, uitgaande in het bestemmingsplan genoemde mogelijkheid "maximaal wonen" (deze geeft de hoogste parkeerdruk in het gebied).

Berekening parkeernorm, zonder dubbelgebruik:

functie	parkeernorm	eenheid	aantal	aantal	maximale
		parkeernorm			parkeervraag
WONEN					
wonen: koop, etage duur	1,6	woning	46	woningen	74
wonen: koop, etage, midden	1,4	woning	52	woningen	73
wonen: huur, etage, midden/goedkoop	1,1	woning	174	woningen	191
kantoren (kantoren zonder balie)	1,55	100 m² bvo	8065	m²	125
binnenstad 50.000-100.000 inwoners (alleen Centrum)	3,8	100 m² bvo	500	m²	19
3* hotel	2,1	10 kamers	80	kamers	17
café/bar/cafetaria	5	100 m² bvo	500	m²	25
				totaal	524

totale parkeercapaciteit bij dubbelgebruik								
	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
wonen: koop, etage duur	31	33	65	58	60	44	62	52
wonen: koop, etage, midden	30	32	64	57	57	44	61	51
wonen: huur, etage, midden/goedkoop	75	80	167	148	139	115	164	134
kantoren (kantoren zonder balie)	125	125	6	6	0	0	0	0
binnenstad 50.000-100.000 inwoners (alleen Centrum)	6	11	2	14	0	19	0	0
3* hotel	1	4	15	15	0	7	17	7
café/bar/cafetaria	1	6	23	23	0	10	25	10
	269	291	342	320	256	238	328	253

Bij de berekening van de parkeernorm wordt niet alleen naar de individuele functie gekeken, maar ook naar het piekmoment uitgaande van gelijktijdige aanwezigheid. Dat betekent voor het Stationsgebied, dat het piekmoment op werkdag avond heeft, een berekende parkeerbehoefte van 342 parkeerplaatsen, volgens de huidige parkeernorm.

Fictief rekenvoorbeeld Stationsgebied:

1) Inzetbaarheid deel-auto's Indien er 20 deelauto's worden ingezet voor een periode van minimaal 10 jaar, betekent dit een reductie van 60 parkeerplaat- sen.	ja	Het aantal in te zetten deelauto's wordt door de ontwikkelaar voor een periode van 10 jaar gegarandeerd.	ja	Mogelijke reductie van 3 parkeerplaatsen per deelauto. (norm 1 deelauto vervangt 4 auto's, waarbij er voor de deelauto een parkeerplaats dient te worden gerealiseerd). Totale maximale reductie bedraagt 20% van de benodigde parkeercapaciteit.
	nee		nee	Geen reductie
2) Aanwezigheid van aantal openbare fietsparkeerplaatsen conform berekening CROW Fietsparkeercijfers 2019. Indien alle fietsparkeerplaatsen op maaiveld en in een openbaar makkelijk en voor iedereen toe- gankelijke (beheerde) fietsenstal- ling ondergebracht worden: max 15% reductie = 15% * 342 = +/- 51 parkeerplaatsen	ja	Alle fietsparkeerplaat- sen zijn openbaar toe- gankelijk en te gebrui- ken.	ja	Maximale reductie van 15% op de benodigde parkeerca- paciteit.
	nee		nee	indien geen fietsparkeerplaatsen openbaar zijn, levert dit geen reductie op autoparkeerplaatsen op. (0%) Indien het aantal fietsparkeerplaatsen conform de CROW norm deels openbaar is, is een reductie mogelijk tussen 0% - 15%.
	nee			Geen reductie
3) Ligt de ontwikkeling op loopaf- stand van een treinstation? Een deel van de ontwikkeling ligt binnen 200 meter, een deel bin- nen 400 meter van het station. Afhankelijk van deze verdeling zou circa 25% reductie gereali- seerd kunnen worden = 25% * 342 = +/- 85 parkeerplaatsen	ja	In een straal van maxi- maal 400 meter tot aan de ingang van het stati- on?	ja	Loopafstand tot 200 meter = 30% reductie op aantal par- keerplaatsen volgens de norm Loopafstand tot 400 meter = 20% reductie op aantal parkeerplaatsen volgens de norm
	nee		nee	Geen reductie
	nee			Geen reductie
4) Zijn er andere maatregelen genomen of locatie specifieke	ja	Zijn deze goed onder- bouwd en is het effect	ja	Reductie afhankelijk van de maatregel of omstandigheid tot max 15% mogelijk.

omstandigheden die een reductie op de parkeernorm rechtvaardigen	ervan zeer aannemelijk?	nee	Geen reductie
	nee		Geen reductie

Totale reductie: 60 + 51 + 85 parkeerplaatsen = 196 parkeerplaatsen. Maximaal kan 50% reductie behaald worden (=171 parkeerplaatsen). De totale reductie zou in dit (fictieve) rekenvoorbeeld 50% van 342 parkeerplaatsen = 171 parkeerplaatsen betekenen. Mits de maatregelen ook goed onderbouwd kunnen worden!

Hierbij worden wel enkele voorwaarden gesteld. Indien hier niet aan voldaan wordt, kan deze reductie niet toegekend worden. Dan zal er een herbeoordeling moeten plaatsvinden van het effect op de mogelijke reductie, die dan eventueel lager zal uitvallen.

- Het ontwikkelgebied ligt op minder dan 300 meter van gratis parkeergebied. Indien dat niet wijzigt, kan er geen reductie verleend worden. Het gereguleerde gebied zal uitgebreid moeten worden. Hiervoor is minimaal een bestuurlijke toezegging nodig dat er vóór oplevering van de ontwikkeling binnen een straal van 300 meter een gereguleerd parkeerregime moet gelden.
- Er dient aangetoond te worden dat het realiseren van het (volgens de norm) benodigd aantal parkeerplaatsen financieel of fysiek niet haalbaar is in de totale businesscase van de ontwikkeling.
- Er dient onderzocht te zijn of een deel van de benodigde parkeercapaciteit elders gefaciliteerd kan worden. Indien dit niet mogelijk is dient aangetoond te worden wat er onderzocht en geconstateerd is.
- Er dient contractueel vastgelegd te worden dat de bewoners en werknemers van het plangebied geen aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning op straat in omliggende gebieden. Dit dient ook verankerd te worden in het gemeentelijk beleid (POET-lijst).
- Er dient middels een parkeerdrukmeting aangetoond te worden dat in het omliggende gebied (150 meter loopafstand) een parkeerdruk is van kleiner dan 90% op het maatgevende moment. Het maatgevende moment wordt bepaald door de samenstelling van de functies. Bij woningen is dit in de avond.
- Er dient voor de hele ontwikkeling Stationsgebied en mobiliteitsmakelaar aangesteld te worden die de mobiliteitsontwikkeling monitort, de behoefte van bewoners analyseert en faciliteert om de parkeerdruk zo laag mogelijk te houden.
- Er dient een mobiliteitsplan opgesteld en voorgelegd te worden ter beoordeling aan de gemeente.
- De parkeerfaciliteit dient te voldoen aan de NEN2443
- Alle parkeerplaatsen dienen openbaar te zijn.
- Er dient een contractuele verplichting en garantie van de ontwikkelaar te worden overlegd dat de 20 deelauto's 10 jaarlang gegarandeerd actief aangeboden worden in het gebied.
- De 20 deelauto's dienen ook toegankelijk te zijn voor gebruik door omwonenden, niet exclusief voor eigen bewoners en werknemers.
- De fietsparkeerplaatsen dienen openbaar te zijn en op maaiveld gesitueerd.

Bijslage 4: Benchmark afwijkingen parkeernorm Nederlandse gemeenten

Onderwerp	Uitsicht	%-Hartogebied
Grondslag	Nieuw 5-sterren en Parkeren, 2015 5-sterren gebied voor Hartogebied, 2015	Nieuw 5-sterren gebied voor Hartogebied, 2015
Waar wordt met een min. of max. norm?	max	min
Is de reductie op de parkeernorm mogelijk?	ja	ja
Is reductie mogelijk voor een OV-mobiliteit?	ja	ja
Moeten gereguleerde parkeergebieden financieel vergoed worden?	nee	nee
Welk bedrag betaalt je per parkeerplaats per uur voor de parkeernorm (aan het parkeerbedrag)?	met	met
Moeten reducties (aan het parkeerbedrag)?		
Afstand tot OV		max. 50%
Afstand tot OV	5%	
Is de reductie op de parkeernorm mogelijk?	5 op 4	5 op 4
Is de reductie op de parkeernorm mogelijk?	5 op 0,5	5 op 0,5
Afstand tot OV	max. 25%	max. 25%
Grondslag (normen)		max. 25%
Maatwerk		opslag met min. 22 op 21
Gereguleerd parkeren in de omgeving?	Wanneer een gebied wordt ontwikkeld - incl. parkeren - wordt opgeleverd, zorgt de gemeente ervoor dat in aangrenzende gebieden gereguleerd parkeren van kracht is. Dit om overmatig overloop vanuit de ontwikkelingsgebieden te voorkomen.	Niet bekend

Onderwerp	Eindhoven	
	Srijp-S	Overig
Grondslag	SOK Mobility-S	Nota Parkeernormen 2019
Wordt gewerkt met een min. of max. norm?	min	min
Kan dubbelgebruik toegepast worden?	ja	ja
Is reductie op de parkeernorm mogelijk?	ja	ja
Is reductie mogelijk vanwege OV nabijheid?	ja	ja
Moeten gereduceerde parkeerplaatsen financieel vergoed worden?	ja	nee
Welk bedrag betaalt je per pp indien je niet kunt voldoen aan de parkeernorm (aan het parkeerfonds)?	€ 15.000	nvt
Hoeveel reductie (aantallen pp of %) krijg je?		
Afstand tot CS		25-50%
Afstand tot HOV		25-50%
Inzet de lauto's (bto)		1 op 4-12
Extra fietsparkeerplaatsen		-
Ambitie ontwikkellocatie		-
Doelgroep (wonen)		-
MaaS-concept		
Maatwerk	Gebiedgerelateerde p-normen 80% afslag in realisatie	
Gereguleerd parkeren in de omgeving?	Parkeren moet binnen gebied worden opgelost. Overloop alleen in daartoe aangewezen voorzieningen, niet op straat. Hiervoor is in de aangrenzende woonwijk een hoog dagtarief toegepast	Parkeren moet binnen de ontwikkeling worden opgelost. Er is wel een reductie mogelijk op de parkeervraag, maar dit mag niet ten koste gaan van de omgeving. Voorbeeld omgeving PSV-stadion: Hier zijn alle straten (op 3 na) de afgelopen jaren gefaseerd gefaseerd.

Onderwerp	Maastricht	Veldhoven
Grondslag	Nota parkeernormen Maastricht 2017	Collegebesluit CROW-kencijfers leidend
Wordt gewerkt met een min. of max. norm?	min	min
Kan dubbelgebruik toegepast worden?	ja	ja / nee
Is reductie op de parkeernorm mogelijk?	nee	ja
Is reductie mogelijk vanwege OV nabijheid?	nee	nee
Moeten gereduceerde parkeerplaatsen financieel vergoed worden?	nvt	nee
Welk bedrag betaalt je per pp indien je niet kunt voldoen aan de parkeernorm (aan het parkeerfonds)?	nvt	nvt
Hoeveel reductie (aantallen pp of %) krijg je?		
Afstand tot CS		
Afstand tot HOV		
Inzet de lauto's (bto)		1 op 5 (locatieafhankelijk)
Extra fietsparkeerplaatsen		
Ambitie ontwikkellocatie		
Doelgroep (wonen)		
MaaS-concept		
Maatwerk		Gemeente gebruikt hoge en lage norm conform CROW. Toepassing lage norm is akkoord, mits onderbouwing in mobiliteitsplan. Monitoring praktijk maakt hier nadrukkelijk onderdeel van uit
Gereguleerd parkeren in de omgeving?		Beschikbare parkeerplaatsen in de omgeving van een ontwikkeling mogen niet worden benut om een deel van de vraag op te vangen. Ook niet voor bijvoorbeeld bezoekers van bewoners. Derhalve wordt de norm zodanig toegepast, dat dit in de praktijk niet nodig is.

Onderwerp	Breda	Nijmegen
Grondslag	Besluit parkeerfonds 13/7/2016, Herzijging parkeerbeleid 2017	Parkeernota 'Parkeren in Nijmegen auto en fiets 2020-2030' Nota 'Beldingse Parkeren - Parkeernormen Auto en Fiets'
Wordt gewerkt met een min. of max. norm?	min. + max.	min.
Kan dubbelgebruik toegepast worden?	ja	ja
Is reductie op de parkeernorm mogelijk?	ja	ja
Is reductie mogelijk vanwege OV nabijheid?	nee	nee
Moeten gereduceerde parkeerplaatsen financieel vergoed worden?	ja	nee
Welk bedrag betaalt je per pp indien je niet kunt voldoen aan de parkeernorm (aan het parkeerfonds)?	€ 5.000	nvt
Hoeveel reductie (aantallen pp of %) krijg je?		
Afstand tot CS		
Afstand tot HOV		
Inzet de lauto's (bto)		1 op 4, tot een max. van 20% van de parkeervraag
Extra fietsparkeerplaatsen		1 op 5, tot een max. van 10% van de parkeervraag
Ambitie ontwikkellocatie		
Doelgroep (wonen)		
MaaS-concept		Vorlag tot max. 20%
Maatwerk	Herontwikkelingen met functie wijziging in centrum: wijziging parkeerfonds. Geen afdracht van extra te realiseren pp noodig. Gebruik pp in omgeving mag, maar wel parkeren dat dit mogelijk is.	Regulering parkeren omgeving ontwikkelingen tot 500 m. NB: Vrijstellingen mogen niet bij elkaar worden opgeteld. De overall verlagings bedraagt max. 20%
Gereguleerd parkeren in de omgeving?	Gemeente stuurt hier vooral nog alleen op parkeerdruk in de omgeving, voor centrumontwikkelingen. Dus als de parkeerdruk in de omgeving dit toelaat kan een deel van de capaciteit worden ingezet t.b.v. de parkeervraag van een ontwikkeling	Novio Tech Campus: Het grootste deel van de parkeervraag van de Campus wordt buiten het gebied opgelost. Ook in de toekomst gaat dit gebeuren. De gemeente wil wel voldoende kwaliteit (van parkeeroplossingen) en acceptabele loopafstanden. Gemeente heeft hier overige grondposities die ze kan inzetten voor (tijdelijk) parkeren. Waalkwartier: gemeente heeft actief een voorstel uitgewerkt om het betaald parkeren uit te breiden.

Bijlage 5: huidig aantal auto's

De gebieden van de OV-knooppunten worden hieronder nader gedefinieerd. Voor onderstaande gebieden is door de nabijheid van station, winkels, kantoren, maatschappelijke functies, alternatieven voor vervoer en de hoeveelheid auto's per huishouden een reductie op de norm toegestaan (mits voldaan aan voorwaarden).

Gebieden die buiten deze scope vallen komen in beginsel niet in aanmerking voor de reductie op de parkeernorm. Voor gebieden buiten de scope kan wel volgens het reguliere parkeerbeleid een aanvraag gedaan worden om af te wijken van de vigerende parkeernorm. Dan is echter wel een uitgebreidere onderbouwing nodig waarom de ontwikkeling ook in aanmerking zou komen voor een reductie. Het college heeft dan de bevoegdheid om ook daar "in uitzonderlijke gevallen" af te wijken van de norm. Ook daarvoor zal het college voorwaarden stellen.

Scope gebied 1221: (gebied binnen de stippellijn)



Scope Stationsgebied (gebied binnen stippellijn):



Scope Arenapark (gebied binnen stippellijn):

