COMMISSIEVOORSTEL

zaaknummer:	1256284
afdelingsnaam:	Publiekszaken/ Advies en Ondersteuning
steller:	Marc Moonen
telefoonnummer	06 29505010
onderwerp:	Nota parkeernormen 2023

Voorstel

1) Het college te adviseren over voorliggende concept-*nota parkeernormen 2023.*

Samenvatting

Bij de toetsing van bouwplannen wordt gebruik gemaakt van parkeernormen om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen er voor de nieuwe ontwikkeling moeten komen. Het kan daarbij gaan om nieuwbouw, uit- en inbreidingsprojecten of functieveranderingen. Deze parkeernormen zijn vastgelegd in de Nota parkeernomen. Het doel van deze *Nota parkeernormen 2023* is om een kader te scheppen waaraan toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen vanuit de gemeente ten aanzien van parkeren kunnen worden getoetst. Het is een maatschappelijk belang dat woonruimte wordt gerealiseerd, zowel middels transformaties, als middels bouwprojecten en gebiedsontwikkelingen, zoals ook in het coalitieakkoord is benoemd. Deze nota draagt daaraan bij door lagere parkeernormen toe te passen voor ruimtelijke ontwikkelingen, het mogelijk te maken dat een deel van de parkeereis afgekocht kan worden in de gereguleerde gebieden en door een vereenvoudiging van de regels voor het toepassen van de parkeernormen.

Deze *Nota Parkeernormen 2023* is een deelaspect van het integrale parkeerbeleid dat voor de zomer aan de gemeenteraad zal worden aangeboden en sluit aan bij de Mobiliteitsvisie, waarin de ambitie staat om de stad beter bereikbaar te maken, met de beweging naar het verminderen van het aantal eigen auto's hebben en het verminderen van het aantal auto's in de openbare ruimte. Bovendien maakt de regeling voor het berekenen van het aantal parkeerplaatsen bij een ruimtelijke ontwikkeling aanzienlijk eenvoudiger. Vaststellen van de parkeernormen is een bevoegdheid van het college. Na behandeling van dit voorstel door uw raadscommissie zal het college uw advies meenemen bij de definitieve behandeling en vaststelling van de *Nota parkeernormen 2023.*

Inleiding

De *Nota Parkeernormen 2023* is een instrument om het aantal parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen te reguleren. We willen voorkomen dat er te weinig parkeerplaatsen komen, waardoor er parkeerdruk ontstaat in de omgeving. De nota is onder andere bedoeld om mensen te stimuleren om

steeds vaker alternatieve vervoerswijzen te gebruiken in plaats van het automatisme van het gebruik van de (eigen) auto.

Het doel van deze *Nota Parkeernormen 2023* is om een kader te scheppen waaraan toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen de hele gemeente ten aanzien van parkeren getoetst kunnen worden. Het is een maatschappelijk belang dat woonruimte wordt gerealiseerd, zowel middels transformaties, als middels bouwprojecten en gebiedsontwikkelingen. Voor de transformaties geldt dat de realisatie van parkeerplaatsen vaak niet mogelijk is door ruimtegebrek. In het coalitieakkoord staat hierover:

"We stimuleren – daar waar het de economische functie niet in de weg staat – transformatie naar wonen. Bijvoorbeeld in en rond het centrum in voormalige winkels en boven bestaande winkels. De parkeernorm vormt een belemmering bij de transformatie. In gebieden met betaald parkeren zullen we er soms voor kiezen om transformatie toe te staan zonder dat een parkeerplaats wordt toegevoegd. Dit betekent dat de bewoners van deze nieuwe woningen geen recht krijgen op een parkeervergunning."

Deze nota parkeernormen zorgt ervoor om op een verantwoorde wijze ruimtelijke ontwikkelingen met minder parkeerplaatsen toch mogelijk gemaakt kunnen worden. De parkeernorm is een vast gegeven, gebaseerd op de functie die wordt gerealiseerd en de omvang ervan. De parkeereis is het aantal parkeerplaatsen dat uiteindelijk aangelegd dient te worden, nadat de stappen van de berekening in de parkeerbalans doorlopen zijn, zoals de gelijktijdige aanwezigheid van verschillende functies en de mogelijkheid van het afkopen van een reductie.

De *Nota Parkeernormen 2023* geldt alleen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Regelingen op het gebied van parkeren voor bestaande panden, die niet vallen onder ruimtelijke ontwikkelingen, die niet van functie of omvang wijzigen, staan benoemd in het parkeerbeleid. Dit geactualiseerde beleid wordt voor de zomer bij uw raad ter vaststelling aangeboden. Onder ruimtelijke ontwikkelingen verstaan we:

- Woningbouw, oprichting commerciële functies, oprichting sociaal maatschappelijke functies, en oprichting alle andere voorkomende functies.
- Functiewijziging, bijvoorbeeld een bedrijfspand transformeren naar woningen.
- Herontwikkelingen ((gedeeltelijke) sloop-nieuwbouw)
- Uitbreiding van een bestaand gebouw (extra bouwlaag , aanbouw) indien dit van invloed is op de parkeernorm (bijvoorbeeld de woonfunctie wordt anders daardoor, of het aantal m^2 commerciële ruimte neemt toe).
- Uitbreiden van het aantal woningen, zonder dat het oppervlakte veranderd. Denk daarbij aan het splitsen van een eengezinswoning in meerdere kleiner appartementen.

De Nota regelt dat iedere ruimtelijke ontwikkeling het parkeren zelf op eigen terrein dient te faciliteren en dat alle adressen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen het gereguleerde parkeergebied op een GROP-lijst (Geen Recht Op Parkeervergunning) komen te staan, hetgeen betekent dat ze geen recht hebben op een parkeervergunning op straat van de gemeente. Hierdoor wordt het aantal uit te geven parkeervergunningen in de openbare ruimte minder en vermindert de parkeerdruk rondom die gebieden. Eigenaren van de panden zijn zelf ervoor verantwoordelijk dat de bewoners en werknemers voldoende hebben aan het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein. Indien dat niet voldoende is, kunnen ze geen aanspraak meer maken op de openbare ruimte, anders dan als bezoeker te betalen voor de beschikbare openbare parkeerplaatsen of parkeerplaatsen in de openbare parkeergarages.

Voor de ontwikkelaar (lees: de eerste eigenaar) van de panden in het gereguleerde gebied bestaat de mogelijkheid om het aantal te realiseren parkeerplaatsen af te kopen (tot 50% van de parkeereis). Hiermee stimuleren we iedereen om minder parkeerplaatsen aan te leggen en meer gebruik te maken van alternatieve vervoerswijzen.

Hierdoor ontstaat op termijn meer ruimte in de openbare ruimte die ingezet kan worden voor bijvoorbeeld langzaam verkeer en groen.

Relatie met het uitvoeringsprogramma mobiliteitsvisie (voor de zomer in de raad)
Het succes van de maatregelen in deze *Nota Parkeernormen 2023* moeten ondersteund worden door enerzijds de nog vast te stellen maatregelen in het nieuwe parkeerbeleid (Q2 2023), waarin elementen zoals uitbreiding van gereguleerde parkeergebieden, tariefstellingen, betaalmogelijkheden, monitoring van de parkeerdruk, digitalisering van de parkeerketen en de handhaving, mantelzorg parkeervergunningen en GROP- en POET-regelingen (Parkeren Op Eigen Terrein) worden vastgelegd. Anderzijds moeten de stimuleringsmaatregelen van de uitvoeringsprogramma's van de mobiliteitsvisie bijdragen aan het voorzien in alternatieven voor het gebruik van de auto (zoals betere fietspaden, faciliteren van deelmobiliteit, en het aanleggen van hubs aan de rand van Hilversum).

In volgordelijkheid wordt normaliter een mobiliteitsvisie vastgesteld. Daar volgen uitvoeringsprogramma's uit. Een van die uitvoeringsprogramma's is het parkeerbeleid. Deze uitvoeringsprogramma's, inclusief een nieuwe nota parkeerkeerbeleid wordt in juli 2023 aan de raad voorgelegd. In toezegging 22-30 ligt besloten dat parkeren een topprioriteit is van het college. Doordat de parkeernormennota eerder gereed is dan het volledige parkeerbeleid, vraagt het college alvast advies op dit onderdeel van het parkeerbeleid aan de commissie.

Het huidige beleid
Het huidige parkeernormenbeleid van de gemeente is opgenomen in de 'Beleidsregels Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen Hilversum 2017'. In januari 2021 is de 'Beleidsnotitie Parkeernormering OV-Knooppunten', na advisering door de raadscommissie, door het college van B&W vastgesteld. De OV-knooppuntennotitie bood maatwerk voor parkeernormenbeleid bij ruimtelijke ontwikkelingen rondom de OV-knooppunten, doordat de druk op de openbare ruimte hier groot is en de auto een grote claim op die ruimte legt. Aangezien er op korte afstand goede alternatieven in de vorm van OV zijn, is besloten om die beleidsnotitie op te stellen. Die notitie regelt dat de geldende parkeernormen (uit 2017) niet bij voorbaat gewijzigd worden, maar dat een reductie op de norm verkregen kan worden. Afhankelijk van de situatie en de voorwaarden waaraan een ontwikkeling voldoet, kan een reductie van maximaal 50% worden toegekend. Voorliggende "*Nota parkeernormen 2023*" geldt als vervanging van beide beleidsregels.

Probleemstelling/doel

De parkeernormen uit 2017 zijn gedateerd. Op dit moment is er een parkeernorm vastgesteld voor het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein gerealiseerd moet worden, daar moet aan voldaan worden en als dat niet voldoet, kan er geen omgevingsvergunning afgegeven worden voor de ruimtelijke ontwikkeling. Tegelijkertijd zien we diverse ontwikkelingen in de ruimtelijke omgeving ten aanzien van bestemmingsplanwijzigingen, het betreft voornamelijk transformaties van winkelruimte naar woonlocaties. Door de huidige parkeernorm zijn dergelijke aanpassingen soms niet mogelijk, terwijl ze misschien wel wenselijk zijn. Kortom, tijd om de parkeernomen te actualiseren. Met de actualisatie van de parkeernorm worden een aantal doelstellingen bereikt:

1. De mogelijkheid aanbieden om minder parkeerplaatsen te hoeven realiseren bij een ruimtelijke ontwikkeling doordat de parkeernormen verlaagd zijn ten opzichte van de normen in de vorige parkeernormennota. Dat geldt zowel voor de basisnormen, als voor de bezoekersnorm voor de woningen. Hierdoor wordt de haalbaarheid van projecten vergroot en kan met name bijgedragen worden aan het realiseren van meer woonruimte in Hilversum.

2. Zorgen dat er bijgedragen wordt aan de doelstellingen van de mobiliteitsvisie om het autogebruik en -bezit te verminderen.
3. Voorkomen dat er parkeeroverlast ontstaat in de omgeving van ruimtelijke ontwikkelingen.
4. Zorgen dat er een eenduidig en eenvoudig instrumentarium is om vast te stellen hoeveel parkeerplaatsen er gerealiseerd moeten worden bij ruimtelijke ontwikkelingen. Zodat er zowel voor ontwikkelaars als de gemeente duidelijk is welke regels er gelden.

Argumenten

Er is een aantal keuzes gemaakt in deze nota. Hieronder een opsomming van deze keuzes:

1. *Parkeernormen in Nota parkeernormen 2023 zijn lager dan in de huidige parkeernormen*
   De parkeernormen in de Nota parkeernormen 2023 liggen lager dan de huidige parkeernormen van 2017. Dat komt doordat de actuele landelijke CROW normen gehanteerd worden, die momenteel lager liggen dan de normen die gebruikt zijn voor de parkeernormen uit 2017.
   Daarnaast is voor de bewoners een norm van 0,1 parkeerplaats per woning gehanteerd die gebaseerd is op landelijk onderzoek van het werkelijke aantal parkeerplaatsen dat wordt gebruikt door bezoekers van woningen bij gebruik van data van digitale bezoekersregelingen (Onderzoek Stienstra-Sweco november 2021, zie bijlage 2). In de huidige parkeernorm (van 2017) is deze norm 0,3 parkeerplaats per woning.

2. *Parkeernorm voor centrum en OV-knooppunten wordt gelijk gesteld*
   De parkeernorm voor de OV-knooppunten zijn lager dan de gemiddelde CROW-centrumnorm. De norm voor de OV-knooppunten is vastgesteld op 50% van de CROW-centrumnorm. Dit omdat de voorzieningen rondom OV-knooppunten meer alternatieven bieden voor vervanging van de auto. Omdat de alternatieven (zoals de aanwezigheid van goed openbaar vervoer) voor het hele centrumgebied op acceptabele afstand ligt, en daar ook veel voorzieningen liggen die het gebruik van een auto niet noodzakelijk maken, is ervoor gekozen om de norm van het hele centrum gelijk te trekken met de OV-knooppunten. Dit is tevens in lijn met het stimuleren van de minder parkeerplaatsen in Hilversum, het autoluw maken van het centrumgebied (zoals beschreven in de mobiliteitsvisie).

   Naast de lagere parkeernorm voor centrum en OV-knooppunten is in de gereguleerde gebieden de afkoop van 50% mogelijk op de gestelde parkeereis. Ook geldt voor de ontwikkelingen in de gereguleerde gebieden dat deze adressen geen recht hebben op een parkeervergunning op straat, doordat deze adressen op de GROP-lijst komen te staan.

3. *Parkeerdruk op straat rondom ruimtelijke ontwikkelingen wordt beperkt*
   Een belangrijke kurk waar deze nota op drijft is dat ieder adres van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling binnen het gereguleerde gebied op de GROP-lijst komt te staan. Deze adressen hebben geen recht op een parkeervergunning of bezoekersregeling. Dat betekent dat ze voor hun vaste bewoners en/of medewerkers geen parkeervergunning op straat kunnen krijgen. Ook het bezoek kan geen gebruik maken van een kortingsregeling voor het parkeren op straat. Dat voorkomt dat de parkeerdruk rondom een ruimtelijke ontwikkeling zal toenemen. Voor bijvoorbeeld mantelzorgers of gehandicapten zal in het parkeerbeleid een aparte regeling worden opgenomen.

4. *Eenvoudig uitlegbaar*
   De parkeernormen dienen eenvoudig te zijn, zodat ze niet voor meerdere uitleg vatbaar zijn. Ze zijn

daarom voor heel Hilversum van toepassing, zonder onderscheid te maken in gebieden waar meer of minder parkeerdruk aanwezig is. Het principe blijft overal hetzelfde: parkeren dient op eigen terrein opgelost te worden. Voor de ontwikkelingen in het gereguleerde gebied geldt tevens dat deze adressen geen recht hebben op parkeervergunningen op straat.

5. *Verantwoordelijkheid voor voldoende parkeerplaatsen ligt bij de markt*
   De verantwoordelijkheid van het realiseren van voldoende parkeerplaatsen en daarnaast het aanbieden van voldoende alternatieven om de verplaatsingsbehoefte van bewoners, werknemers en bezoekers te faciliteren ligt bij de eigenaar van het gebouw. We hanteren hierbij het principe dat een ontwikkelaar de eerste eigenaar is, die het vastgoed ook zal verkopen en daarmee verantwoordelijk is dat een pand voldoende parkeerplaatsen of alternatieven heeft.

6. *Stimuleren (nieuw) bouwprojecten door optie tot afkoopmogelijkheid parkeerplaatsen*
   De ontwikkelaar (cq aanvrager van de omgevingsvergunning) kan de parkeernorm deels afkopen. Voor de afkoop betaalt hij een bedrag van € 16.674,25 per parkeerplaats aan het mobiliteitsfonds. Dit bedrag is het geïndexeerde bedrag van het reeds vastgestelde bedrag in de parkeernota 2017. Het bedrag was in 2017 € 13.965,03. De CPI index alle huishoudens bedraagt tussen 2017 en 2022 +19,4%. Het bedrag zal vervolgens ook weer jaarlijks per 1 januari geïndexeerd worden conform “CPI alle huishoudens” (Consument Prijs Indexcijfer). Dit geld wordt gestort in het mobiliteitsfonds. Daaruit kan de gemeente investeren in betere mobiliteit in Hilversum.

   Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen het gereguleerde gebied met een parkeereis die groter is dan 3 parkeerplaatsen is het mogelijk om 50% van de parkeereis af te kopen. Deze percentages zijn vergelijkbaar met regelingen in andere gemeenten. De auto is één van de vervoermiddelen in de mobiliteitsketen. Hilversum wil de alternatieven voor de auto weliswaar stimuleren, maar is zich er ook van bewust dat de auto onderdeel is van de mobiliteit. Vandaar dat een afkoop naar “0” parkeerplaatsen (nog) niet realistisch is. Zeker voor grotere ontwikkelingen is het van belang om de ruimte voor de auto (en mogelijk in de toekomst voor andere modaliteiten) te verwerken op eigen terrein in de ruimtelijke ontwikkelingen.

   Voor de niet gereguleerde parkeergebieden geldt geen afkoopmogelijkheid. Aangezien in deze gebieden iedereen nog gratis op straat mag parkeren is er geen sturing vanuit de gemeente mogelijk is op de parkeerdruk op straat. Iedereen mag daar namelijk op straat parkeren. Door geen afkoopmogelijkheden in de gratis gebieden ontstaat minder parkeerdruk in de openbare ruimte.

7. *Het kernwinkelgebied is en blijft een autoluwe zone*
   Het kernwinkelgebied (KWG) is een autoluwe zone, dat gemarkeerd is met verzinkbare paaltjes. Het is niet de bedoeling dat mensen daar met de auto komen (tenzij niet anders kan, middels een ontheffing). In de huidige norm is al opgenomen dat we daardoor bij ruimtelijke ontwikkelingen in dat gebied niet kunnen verplichten om aan een parkeernorm te voldoen. Dat principe blijft zo, alleen met dit verschil dat in de oude situatie de adressen in het KWG wel nog een parkeervergunning konden aanvragen om op straat te parkeren. Die mogelijkheid komt voor de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te vervallen. Ook die adressen komen dan op de GROP-lijst en hebben dus geen recht op een parkeervergunning.

8. *Bestaande private parkeergelegen worden optimaal benut*
   Om bestaande private parkeerplaatsen (zoals openbare parkeergarages) optimaal te kunnen benutten is er de mogelijkheid om aantoonbare restcapaciteit in de bestaande parkeervoorzieningen

in te zetten als capaciteit voor nieuwe ontwikkelingen. We voorkomen hiermee dat er extra parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden terwijl er nog leegstand is. Dit zorgt eveneens voor het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in Hilversum.

9. *Balans tussen groen en grijs wordt bewaard en gestimuleerd*
   Een ruimtelijke ontwikkeling in het gereguleerde gebied die uitkomt op een parkeereis van 3 parkeerplaatsen of minder, mag deze eis in zijn geheel afkopen. Dit zodat ontwikkelingen op een klein oppervlak niet een te groot deel van de kavel moeten voorzien van parkeerplaatsen. Hierbij blijft ook de regel gelden dat het adres (de adressen) op de GROP-lijst komen te staan en geen recht meer hebben op parkeervergunningen op straat. Hierdoor worden transformaties van panden niet onmogelijk gemaakt door een parkeereis, maar zorgen deze panden ook niet voor extra parkeerdruk op de omgeving (ze kunnen immers geen parkeervergunning op straat krijgen).

10. *Extra middelen voor het mobiliteitsfonds*
    De *Nota Parkeernormen 2023* zorgt voor een groei van de middelen in het Mobiliteitsfonds. Door de afkoop van parkeerplaatsen bij grotere projecten kunnen de bijdragen in de miljoenen euro's lopen. Dat betekent dat het plan voor het besteden van de gelden in het mobiliteitsfonds meer lading zal krijgen en er meer controle en verantwoording zal moeten plaatsvinden over de te innen gelden en de onderbouwing van de projecten waar geld voor onttrokken wordt uit het fonds. Het besluit voor het vaststellen dat de baten van het afkopen van parkeerplaatsen als storting in het mobiliteitsfonds gedaan worden, zal in juli 2023 voorgelegd worden bij het voorstel voor het nieuwe parkeerbeleid aan de raad aangezien dit een formele wijziging is in het mobiliteitsfonds.

11. *Niet meer afwentelen van de bezoekersnorm op de openbare parkeergarages*
    In de parkeernorm van 2017 was het mogelijk om de parkeereis van bezoekers af te wentelen op openbare parkeergarages in de omgeving. Door de aanwezigheid van de openbare parkeergarages kon het bezoekersdeel van ontwikkelingen in het centrum worden afgewenteld op de aanwezige parkeergelegenheid. Ook voor delen van het Schilgebied die in de directe nabijheid van de parkeergarages gelegen zijn (binnen 200 meter hemelsbreed) kon dit bezoekersdeel afgewenteld worden. Deze afwenteling komt in de Nota parkeernormen 2023 te vervallen. Door het afwentelen van een deel van de parkeereis wordt de parkeerdruk in de omgeving extra belast (in de parkeergarages). Een van de doelen van de *Nota parkeernormen 2023* is juist om de parkeerdruk in de omgeving te verlagen (of in ieder geval niet te laten toenemen). Ruimtelijke ontwikkelingen moeten in hun eigen parkeerbehoefte voorzien. Vandaar dat het afwentelen van een vast deel van de parkeernorm niet meer mogelijk is.

12. *Wat veranderd er voor bewoners, ondernemers en bezoekers*
    Voor bewoners van bestaande panden die geen aanpassingen doen aan de woning (waar een vergunning voor nodig is) veranderd er door deze Nota parkeernormen niets. Het beleid over de uitgifte van parkeervergunningen wordt geregeld in het parkeerbeleid, niet in de nota parkeernormen.

    Voor werknemers met een eigen zaak veranderd er eveneens niets zolang er geen wijzigingen aan hun pand wordt aangebracht waar een vergunning voor nodig is.

    Bezoekers van bestaande bewoners of ondernemers merken ook niets van deze nota.

Voor ontwikkelaars of pandeigenaren die een pand willen slopen, herbouwen, uitbreiden of de functie van het pand willen wijzigen, geldt dat ze vanaf de ingangsdatum van deze nota parkeernormen gehouden zijn aan het aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein conform deze nota. De bewoners / huurders van die panden hebben dan geen recht op een parkeervergunning op straat als het adres binnen het gereguleerde gebied ligt.

13. *Wat betekent dit concreet voor nieuwe ontwikkelingen in de Gijsbrecht van Amstelstraat en Havenstraat*
    Voor straten zoals Gijsbrecht van Amstelstraat en Havenstraat betekent deze nota dat het mogelijk gemaakt wordt om wonen boven winkels toe te staan of om transformaties door te laten gaat (vanuit parkeren gezien), zodra er beleid is vastgesteld voor de meervoudige kamerbewoning. Vanaf dat moment bestaat voor kleinere ontwikkelingen, tot een parkeernorm van 3 parkeerplaatsen, de mogelijkheid om de parkeereis af te kopen. Voor de toekomstige bewoners van die panden geldt dat ze dan geen recht op een parkeervergunning hebben. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen zal in ieder geval lager zijn dan volgens de in de oude parkeernormen.
    Doordat men geen recht heeft op een parkeervergunning zal de parkeerdruk op straat niet of nauwelijks toenemen. De bezoekers die bij deze panden op bezoek komen, kunnen wel gebruik maken van de betaalde parkeerplaatsen op straat. Hierdoor kan de parkeerdruk wel iets toenemen. De verwachting is wel dat de bezoekers van woningen meer in de avond komen en de bezoekers van de winkels meer overdag. Sturing op die parkeerdruk wordt in het parkeerbeleid geregeld.

Kanttekeningen

De *Nota Parkeernormen 2023* heeft ook raakvlakken met andere beleidsvelden. Voornamelijk door het Omgevingsteam en de handhaving van omgevingsvergunningen worden de parkeernormen gebruikt voor beoordeling van plannen. Een aantal plannen wordt momenteel afgewezen doordat er niet voldaan wordt aan de parkeernorm. Door de nieuwe parkeernormennota wordt een aantal projecten niet meer afgewezen en zal het verdere beoordelingstraject ingaan.

1. *Bij afkoop van de parkeerplaatsen heeft een bewoner geen recht op een parkeervergunning op straat*
   Onderdeel van de *Nota Parkeernormen 2023* is dat bij kleinere projecten in het gereguleerde gebied de afkoop van de parkeereis volledig afgekocht kan worden. Dat zijn projecten met een parkeereis met maximaal 3 parkeerplaatsen. De adressen bij deze projecten krijgen geen recht op een parkeervergunning op straat. Maar indien geaccepteerd wordt dat ze kunnen functioneren zonder parkeerplaatsen, dan is dat een bewuste keuze van de eigenaar en is het vanuit parkeren beredeneerd acceptabel. Indien deze ruimtelijke ontwikkeling bijvoorbeeld vanuit RO of Wonen niet gewenst is, zal dit op die gronden afgewezen moeten worden.

2. *Beleid meervoudige bewoning, welke impact kan hebben op het parkeerbeleid, is nog niet afgerond*
   Vanuit Wonen/RO is er nieuw beleid in de maak over meervoudige bewoning door de opstelling van een concept ontwerp bestemmingsplan met bijbehorende beleidsregel. Het zal nog enige tijd duren voordat deze nieuwe beleidsregel en bestemmingsplan in werking zijn getreden en zodoende het nieuwe toetsingskader vormen voor woningsplitsing en verkamering. In de tijd tussen in werking treding van deze nota parkeernormen en de nieuwe regels met betrekking tot woningsplitsing en verkamering, kan (met name bij de regel over de mogelijkheid tot onvoorwaardelijke afkoop voor 100% bij een parkeernorm tot 3 woningen in het gereguleerde gebied) een situatie ontstaan die leidt tot rechtsonzekerheid en onwenselijke ruimtelijke situaties. Om deze reden is ingangsdatum van de

mogelijkheid tot volledige afkoop van de parkeereis tot maximaal 3 parkeerplaatsen uitgesteld tot het moment dat er nieuw beleid voor meervoudige kamerbewoning is vastgesteld.

3. *Mogelijk onduidelijkheid over de werking van de oude versus de nieuwe parkeernormen*
   In enkele bestemmingsplannen is geen dynamische verwijzing naar de meest actuele parkeernormen opgenomen. In die bestemmingsplannen is een harde koppeling gemaakt met de oude parkeernormen. Nieuwe parkeernormen zijn dan geldig, maar door de harde koppeling met de oude norm zijn ook de oude parkeernormen geldig. Dat betekent dat er 2 regelingen (oude en nieuwe parkeernormen) naast elkaar gelden. Die bestemmingsplannen zullen aangepast moeten worden. Dit kan door een wijziging van het bestemmingsplan of door een paraplu-bestemmingsplan. Het kost tijd om dit aan te passen.

   Het gaat hierbij om de bestemmingsplannen:
   - Bestemmingsplan Binnenstad 2013
   - Chw bestemmingsplan 1221 (de dynamische verwijzing die hierin is opgenomen kan tot verschillende inzichten leiden)

Doordat de *Nota Parkeernormen 2023* ook raakvlakken heeft met het parkeerbeleid, is een aantal zaken nog gekoppeld aan het oude parkeerbeleid. Het nieuwe parkeerbeleid, dat volledig zal aansluiten op de uitgangspunten van de *Nota Parkeernormen 2023* zal in juli 2023 aan de raad worden voorgelegd. Denk daarbij aan:

- De gebieden waar gereguleerd parkeren gaat gelden.
- Regeling welke adressen recht hebben op een parkeervergunning en hoeveel parkeervergunningen deze adressen kunnen krijgen (dat hangt samen met de ingevoerde GROP-lijst in de *Nota Parkeernormen 2023*). Adressen die in ieder geval geen parkeervergunning op straat krijgen als gevolg van deze parkeernormennota zijn alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het gereguleerde gebied in Hilversum.

Om deze reden is de ingangsdatum voor de Nota parkeernormen 2023 gelijkgesteld aan de vaststellingsdatum van het nieuwe parkeerbeleid in juli 2023.

Financiën, middelen & capaciteit

Mogelijk leidt de inwerkingtreding van de *Nota Innovatieve Parkeernormen* tot incidentele baten doordat er meer omgevingsvergunningen kunnen worden verstrekt. “Kleine” ontwikkelingen die eerder afgewezen zijn vanwege de parkeernorm kunnen nu mogelijk alsnog doorgang vinden. De eventuele omvang van dit potentiële effect is nog onzeker en kan pas na inwerkingtreding van het nieuwe parkeerbeleid in kaart worden gebracht. Tegenover de extra baten staan immers ook kosten daar er extra formatie nodig is om de extra aanvragen af te handelen. Het beleid treedt naar verwachting medio 2023 in werking. Eventuele structurele financiële effecten worden derhalve betrokken in de voorjaarsnota 2024.

Uitvoering

Uitvoering van de *Nota Parkeernormen 2023* kan ieder moment ingaan. Wel is er sprake van een wijziging van het beleid ten opzichte van de huidige parkeernormennota (2017), die gekoppeld is aan het parkeerbeleid van 2017. Door de *Nota Parkeernormen 2023* eerder in werking te laten treden dan het nieuwe parkeerbeleid is de nieuwe *Nota Parkeernormen 2023* nog enkele maanden gekoppeld aan het

oude parkeerbeleid. Dat betekent bijvoorbeeld dat er een groter gebied is zonder parkeerregulering (namelijk het gebied tot aan de buitenring), waardoor de ruimtelijke ontwikkelingen in dat gebied tussen het huidige betaald parkeergebied en de buitenring de komende maanden geen afkoopmogelijkheid hebben, terwijl dat na vaststellen van het nieuwe beleid 50% afgekocht kan worden. Ook dient de POET- en de GROP-regeling nog aangepast te worden in het nieuwe parkeerbeleid om de doelstellingen van deze parkeernormen optimaal te laten kunnen behalen.

Vandaar dat het voorstel is om de inwerkingtreding van deze parkeernormen gelijk te laten lopen met de vaststelling van het nieuwe parkeerbeleid in juli 2023.

Burgemeester en wethouders van Hilversum,

de gemeentesecretaris, de burgemeester,

mr. C.P. Torres Barrera dr. ir. G.M. van den Top

Bijlage(n)

1 Concept Nota parkeernormen 2023

2 Onderzoek Stienstra/Sweco november 2021