Van Riebeeckweg 34

Concept bestemmingsplan, 26 september 2018

Gemeente Hilversum
Afdeling Beleidsontwikkeling, team Advies

Inhoudsopgave

Bijlage bij de regels **3**

Bijlage 1 Beleidsregels parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen Hilversum 2017 **4**

Bijlage bij de regels

Bijlage 1 Beleidsregels parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen Hilversum 2017

Beleidsregels Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen Hilversum 2017

1. Algemeen

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

De belangrijkste aanpassingen zijn:

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

Nieuwe parkeernormen

De tot nu gebruikte parkeernormen zijn door de gemeenteraad vastgesteld in 2009 en zijn een afgeleide van de parkeerkencijfers van het CROW[1] uit 2005. Het CROW heeft in 2012 nieuwe kencijfers gepubliceerd. Deze kennen meer onderscheid in functies en geven een nauwkeuriger beeld van de verwachte parkeervraag. Hierdoor wordt voorkomen dat er te veel of te weinig parkeerplaatsen worden aangelegd bij een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling.

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

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

Tabel 2. Categorisering huidige Woonvisie.

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

Afgesloten kernwinkelgebied geen parkeernorm

In een deel van het centrum is autoverkeer beperkt toegestaan, doordat dit gebied is afgesloten met beweegbare palen. Binnen dit gebied is autogebruik, zeker op drukke momenten niet wenselijk. Eventuele ontwikkelingen in dit kernwinkelgebied (o.a. Schoutenstraat, Kerkstraat en Zeedijk) die een extra parkeervraag met zich meebrengen stuiten in het verleden op de opgelegde parkeereis. In het

[1] Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek.

nieuwe beleid is sprake van het laten vervallen van de parkeereis voor het gebied binnen de afzetting, zodat deze voor het centrum wenselijke ontwikkeling (vooral om leegstand van (etages boven) winkels tegen te gaan) makkelijker vormgegeven kunnen worden. In bijlage 1 is het gebied opgenomen waarbinnen geen parkeereis wordt opgelegd, waarbij opgemerkt wordt dat als voorwaarde geldt dat het adres niet per auto bereikbaar is op het moment dat het kernwinkelgebied is afgesloten. In andere winkelstraten, zoals de Gijsbrecht van Amstelstraat is het lastiger om af te wentelen op de openbare ruimte, omdat er geen sprake is van een nabijgelegen parkeergarage. Hier is geen ruimte om af te wijken van de parkeereis. Wel wordt naar mogelijkheden gekeken om met behulp van het Mobiliteitsfonds extra parkeerruimte te creëren.

Bezoekersdeel afgewenteld

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

Historische parkeervraag

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

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

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

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

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

In Bijlage 1A van hoofdstuk 2 zijn de nieuwe parkeernormen te vinden. De nieuwe Beleidsregels Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen staan in hoofdstuk 2.

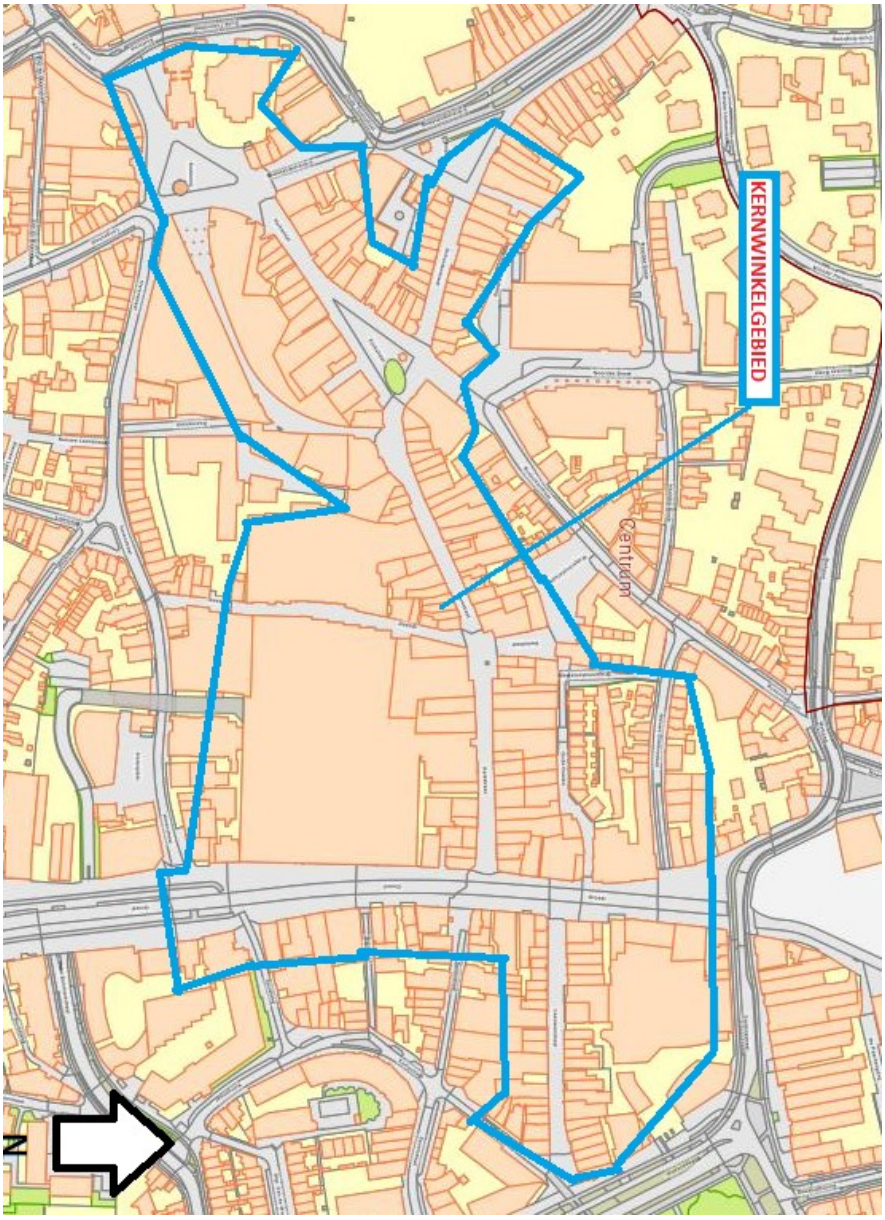
Parkeerplaatsen bij appartementencomplexen

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

Link naar Omgevingsvisie

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

Bijlage 1. Kaart afgesloten kernwinkelgebied



2 Parkeernormen Hilversum 2017

Omschrijving

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

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

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

Aanwezigheidspercentages

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

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

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

Huren/Kopen parkeerplaatsen

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

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

Proces van toetsing

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

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

B. De onder A bedoelde ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan indien daarbij ten behoeve van de bruikbaarheid rekening wordt gehouden met de situatie en inrichting van de plek waar parkeerruimte wordt aangebracht en:
a. indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten ten minste 1,80 m bij 5,00 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m bedragen, waarbij de parkeerruimten bereikbaar en bruikbaar zijn (voorbeeld: bij haaksparkeren dienen de parkeerplaatsen minstens 2,30m breed te zijn);
b. indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte - voorzover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst - ten minste 3,50 m bij 5,00 m bedragen.

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

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

Wijze van berekenen parkeerbehoefte voor een concreet plan

Met behulp van de bij deze beleidsregels horende parkeernormen kan een parkeerbalans[3] worden opgesteld om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij een concreet plan moeten worden gerealiseerd.

Met deze parkeerbalans wordt aan de hand van de soort functie(s), de omvang van deze functie(s) en de parkeernorm(en) van deze functie(s) een benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. Indien binnen het bouwplan verschillende functies worden ontwikkeld, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Voorwaarde is wel dat de ontwikkelaar in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit door alle gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden, dus dat exclusieve parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken.
Bij bouwontwikkelingen mag de berekende parkeervraag van het laatste legale gebruik van het pand of perceel, voor zover toegerekend aan de openbare ruimte, worden afgetrokken van de berekende

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

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

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

Tekst voorwaarde omgevingsvergunning m.b.t. parkeerplaatsen

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

Tekst aanbiedingsbrief/uitleg

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

Bijlage 1A Parkeernormen Hilversum 2017

	Parkeerkencijfers CROW	NIEUW = Parkeernorm Hilversum 2017					
			Centrum	Schil	Rest		
			nieuw	nieuw	nieuw	eenheid	aandeel bezoekers
Wonen							
		koop, vrijstaand	1,8	1,9	2,2	woning	0,3 per eenheid
		koop, 2-onder-1-kap	1,7	1,8	2,1	woning	0,3 per eenheid
		koop, tussen/hoek	1,5	1,7	1,9	woning	0,3 per eenheid
		koop, etage, duur	1,6	1,9	2,1	woning	0,3 per eenheid
		koop, etage, midden	1,4	1,6	1,8	woning	0,3 per eenheid
		koop, etage, goedkoop	1,3	1,4	1,6	woning	0,3 per eenheid
		huurhuis, vrije sector	1,5	1,7	1,9	woning	0,3 per eenheid
		huurhuis, sociale huur	1,3	1,4	1,6	woning	0,3 per eenheid
		huur, etage, duur	1,4	1,6	1,8	woning	0,3 per eenheid
		huur, etage, midden/goedkoop	1,1	1,2	1,4	woning	0,3 per eenheid
		kamerbewoning (geen studenten)	0,55	0,65	0,7	kamer	0,2 per eenheid
		kamerbewoning, studenten	0,25	0,25	0,25	kamer	0,2 per eenheid
		aanleunwoning en serviceflat	1,05	1,1	1,1	woning	0,3 per eenheid
Werken							
		(commerciële) dienstverlening (kantoren met balie)	2,05	2,35	2,85	100 m² bvo	20%
		kantoren (kantoren zonder balie)	1,55	1,95	2,05	100 m² bvo	5%
		arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods/opslag)	0,65	0,85	1,05	100 m² bvo	5%
		arbeidsintensief/bezoekersintensief (industrie/werkplaats)	1,55	1,95	2,35	100 m² bvo	5%
		bedrijfsverzamelgebouw	1,25	1,55	1,85	100 m² bvo	5%
Winkelen							
		buurtsupermarkt	1,9	2,7	3,5	100 m² bvo	89%
		discountsupermarkt	3,3	4,9	6,5	100 m² bvo	96%
		fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	3,1	4,7	5,4	100 m² bvo	93%
		fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	3,6	4	4,9	100 m² bvo	93%
		grote supermarkt	6	6,9	7,7	100 m² bvo	84%
		groothandel levensmiddelen	n.v.t.	6,4	6,4	100 m² bvo	80%
		binnenstad 50.000-100.000 inwoners	3,8	n.v.t.	n.v.t.	100 m² bvo	92%
		buurt- en dorpscentrum	n.v.t.	3,1	3,7	100 m² bvo	72%
		wijkcentrum (klein)	n.v.t.	3,7	4,5	100 m² bvo	76%
		wijkcentrum (gemiddeld)	n.v.t.	4,4	5,1	100 m² bvo	79%
		wijkcentrum (groot)	n.v.t.	4,8	5,7	100 m² bvo	81%
		stadsdeelcentrum	n.v.t.	5,2	6,3	100 m² bvo	85%
		weekmarkt (bij klein wijk-, buurt-, en dorpscentrum)	0,2	0,2	0,2	per kraam*	85%
		kringloopwinkel	n.v.t.	1,25	1,85	100 m² bvo	89%
		bruin- en witgoedzaken	3,95	5,85	7,85	100 m² bvo	92%
		woonwarenhuis/woonwinkel	1,25	1,65	1,85	100 m² bvo	91%
		woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	5,05	100 m² bvo	95%
		meubelboulevard/woonboulevard	n.v.t.	n.v.t.	19,65	100 m² bvo	93%
		winkelboulevard	n.v.t.	3,75	4,15	100 m² bvo	94%
		outletcentrum	n.v.t.	9,1	10,1	100 m² bvo	94%
		bouwmarkt	n.v.t.	1,85	2,35	100 m² bvo	87%
		tuin- of groencentrum	n.v.t.	2,25	2,55	100 m² bvo (incl. buitenruimte)	89%
Sociaal							
	cultuur	bibliotheek	0,45	0,75	1,15	100 m² bvo	97%
		museum	0,6	0,8	1,1	100 m² bvo	95%
		bioscoop	3,2	8	11,2	100 m² bvo	94%
		filmtheater/filmhuis	2,6	5,3	7,9	100 m² bvo	97%
		theater/schouwburg	7,4	8	9,8	100 m² bvo	87%
		musicaltheater	2,9	3,4	4	100 m² bvo	86%
	amusement	casino	5,7	6,1	6,5	100 m² bvo	86%
		bowlingcentrum	1,6	2,3	2,8	per bowlingbaan	89%
		biljart-/ snookercentrum	0,85	1,15	1,35	per tafel	87%
		indoor speeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	3,1	3,9	4,7	100 m² bvo	97%
		indoor speeltuin (kinderspeelhal), groot	3,7	4,6	5,6	100 m² bvo	98%
		indoor speeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	3,9	4,9	5,8	100 m² bvo	98%
		kinderboerderij	n.v.t.	18,8	22,5	boerderij	98%
		dierenpark	8	8	8	ha netto terrein	99%
		attractie- en pretpark	8	8	8	ha netto terrein	99%
		volkstuin	n.v.t.	1,25	1,35	10 tuinen	100%

Parkeernormen Hilversum 2017 deel 1

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

Parkeernormen Hilversum 2017, deel 2

N.B.: bvo: bruto vloeroppervlak: dit betreft de vloeroppervlakte van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten van een vastgoedobject gementen (volgens NEN 2580) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen.

Bijlage 1B Aanwezigheidspercentages CROW

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

Tabel 1. Aanwezigheidspercentages per functie

<u>Voorbeeld oude vs. nieuwe situatie</u>

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

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

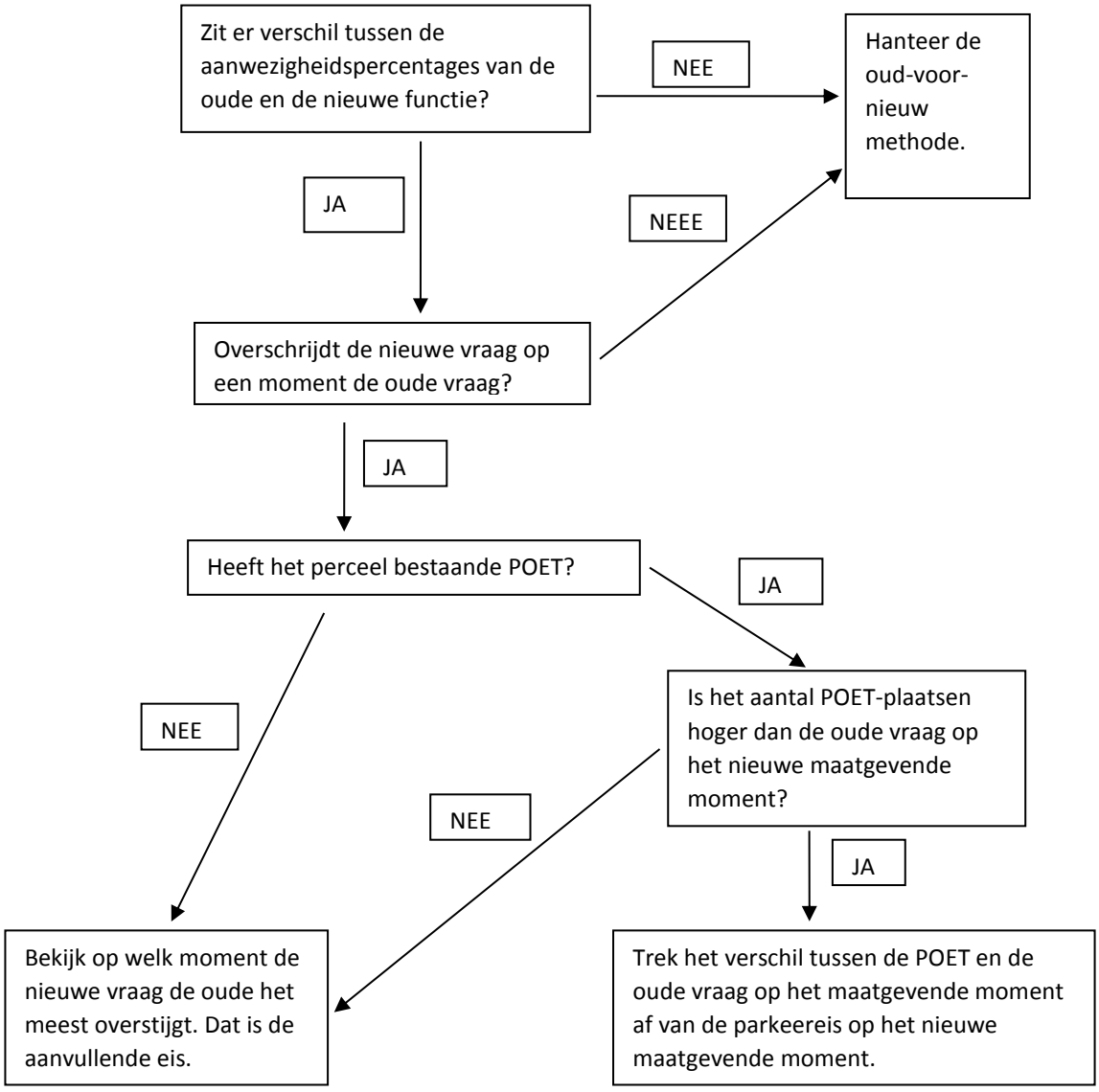
In de nieuwe rekenmethodiek wordt rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages. Voor alle momenten wordt gekeken wat het verschil is tussen de oude en de nieuwe situatie. Dan blijkt dat op de werkdagavond de parkeervraag het meest toeneemt. Op dat moment wordt 5% van de parkeervraag voor kantoren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

Oude rekenmethodiek			
Oude parkeervraag	Kantoor	320 m²	
	P-norm	1,55	per 100 m² bvo
	P-vraag	5	
	maatgevend moment	n.v.t.	
	rekenend met	5	
Nieuwe parkeervraag	Wonen	6x	
	P-norm	1,45	per goedkope woning
	P-vraag	8,7	
	maatgevend moment	n.v.t.	
	rekenend met	8,7	
Saldo extra parkeervraag	(nieuw - oud)	(8,7-5,0)	
	Totaal	**3,7**	**afgerond 4 ppl.**
Nieuwe rekenmethodiek			
Oude parkeervraag	Kantoor	320 m²	
	P-norm	1,55	per 100 m² bvo
	P-vraag	5	
	maatgevend moment	Werkdagavond	
	rekenend met	0,25	(5% aanwezigheidspercentage)
Nieuwe parkeervraag	Wonen	6x	
	P-norm	1,45	per goedkope woning*
	P-vraag	8,7	
	maatgevend moment	Werkdagavond	
	rekenend met	7,65	(90% aanw. Bewoners, 80% bezoekers)
Saldo extra parkeervraag	(nieuw - oud)	(7,65-0,25)	
	Totaal	**7,4**	**afgerond 7 ppl.**

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

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

Scenario´s & stroomschema



3. Parkeerbijdrageregeling Hilversum 2017

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

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

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

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

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

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

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

1. Ontheffing kan worden verleend in één (of meer) van de volgende situaties:
a. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien;
b. indien het voldoen aan de parkeereis op zodanige bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven;
c. in specifieke uitzonderingsgevallen.

Ad a. *Het op een andere wijze voorzien in de nodige parkeer- of stallingsruimte* kan op de volgende manieren:
- gebruik maken van de bestaande parkeermogelijkheden in de openbare ruimte
- gebruik maken van openbaar toegankelijke parkeergarages
- aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Gebruik van parkeerplaatsen in de openbare ruimte is alleen mogelijk, indien nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De grens is gelegd op een piekbelasting van 80% parkeerdruk, de nieuwe vraag meegerekend (een druk van 90% of meer wordt beschouwd als een kritische grens). Bij deze specifieke ontheffing is de fysieke parkeerplaats direct beschikbaar, maar legt wel beslag op de beperkte openbare ruimte. Aan het door burgemeester en wethouders verlenen van deze ontheffing wordt een financiële consequentie –de parkeerbijdrage- gekoppeld.

Ook als de aanvrager op acceptabele afstand van het plan voldoende nieuwe parkeerplaatsen realiseert buiten de openbare ruimte kan een ontheffing worden verleend. Aan deze ontheffing wordt geen financiële eis gekoppeld omdat geen beslag wordt gelegd op de openbare ruimte. Voor wonen ligt de grens van ‘acceptabele afstand’ in het centrum van Hilversum in principe op 400m loopafstand, daarbuiten op 200m loopafstand.

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

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

Ad c. *In specifieke uitzonderingsgevallen kunnen Burgemeester en wethouders ontheffing verlenen zonder het heffen van een parkeerbijdrage.*
Van de onvoorwaardelijke ontheffingsmogelijkheid – zonder parkeerbijdrage of aanleg vervangende ruimte– dient spaarzaam gebruik te worden gemaakt. Deze mogelijkheid is voorbehouden aan bijzondere omstandigheden. In dit geval is alleen het college van burgemeester en wethouders

besluitbevoegd (geen mandaat). Het verlenen van een ontheffing is vervolgens nog steeds geen plicht. Het college van burgemeester en wethouders kan altijd beslissen dat er onvoldoende redenen zijn om ontheffing op de parkeereis te verlenen.

Onder financiële voorwaarden
Het verlenen van een ontheffing van de parkeereis heeft consequenties voor de parkeersituatie in de omgeving van het plan en kan derhalve in tegenspraak zijn met een van de doelen van het parkeerbeleid, een evenwichtige parkeersituatie. Door het koppelen van een financiële consequentie aan het verlenen van een ontheffing op de parkeereis wordt de gemeente in staat gesteld met deze gelden de effecten van het verlenen van ontheffing te beperken. Daarnaast wordt een aanvrager gestimuleerd om binnen het plan voldoende parkeerplaatsen te realiseren.

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

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

Bijlage 2A Parkeerbijdrageregeling Tarieven 2017

Bijlage C Parkeerbijdrageregeling Hilversum 2009, tarieventabel 2017
Tarieventabel per niet aangelegde maar wel opgelegde parkeerplaats Indexering tarieven op basis van CBS consumentenprijsindexcijfer maand augustus
Alleen van toepassing indien B&W ontheffing verlenen onder financiële voorwaarde. (CPI alle huishoudens basis 2009 +aug.2010 +aug.2011 + etc.)
(bedragen excl. BTW)

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

Indeling stedelijkheidsgraad: zie betreffende tabel en kaart (Bijlage B Parkeerbijdrageregeling)
[1] het gaat om panden in het kader van beleid Wonen boven Winkels

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

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