

memo

aan: Gemeente Hilversum

van: Eliza Vastgoed

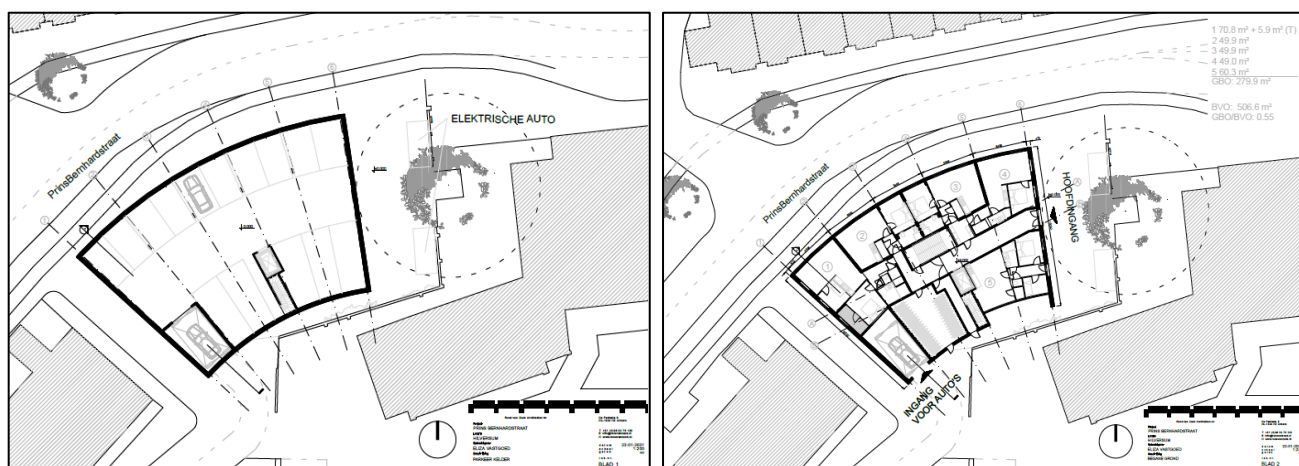
kenmerk: 180218

datum: 29 september 2021

betreft: Mobiliteitsplan Prins Bernhardstraat 142-158 te Hilversum

Inleiding

Het voornemen bestaat om de verouderde (bedrijfs)bebouwing op de adressen Prins Bernhardstraat 142 tot en met 158 te slopen en ter plaatse een nieuw woongebouw te realiseren, bestaande uit maximaal 29 woningen in de middeldure huursector. Voor (woningbouw)ontwikkelingen in de nabijheid van OV-knooppunten in Hilversum geldt dat de gemeente met de 'Beleidsnotitie Parkeernormering OV-Knooppunten' de mogelijkheid biedt om een reductie van de geldende parkeernorm toe te passen. In dit memo wordt toegelicht hoe voor de herontwikkelingsopgave aan de Prins Bernhardstraat toepassing wordt gegeven aan de mogelijkheden die de beleidsnotitie biedt.



Beoogd bouwplan niveau -1 en 0 (Bron: René van Zuuk Architecten B.V.).



Beoogd bouwplan niveau 1 (indeling min of meer gelijk aan niveaus 2, 3 en 4) (Bron: René van Zuuk Architecten B.V.).

Stap 0: De parkeerbehoefte

Op basis van de 'Parkeernota Hilversum 2017' ligt het plangebied in het centrum van Hilversum en is onderstaande tabel met parkeernormen van toepassing.

		Centrum nieuw	Schil nieuw	Rest 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

Voor middeldure huurwoningen (huur, etage, midden/goedkoop) geldt een parkeernorm van 1,1 parkeerplaatsen per woning. Dit betreft een parkeernorm inclusief het bezoekersaandeel (0,3 per wooneenheid). Met de realisatie van 29 woningen dienen er 32 parkeerplaatsen aangelegd te worden.

In het gemeentelijk parkeerbeleid staat vermeld dat door de aanwezigheid van openbare parkeergarages het bezoekersaandeel van ontwikkelingen in het centrum afgewenteld kan worden op de aanwezige parkeergelegenheid in het centrum. Dat betekent dat het bezoekersparkeren van $0,3 \times 29 = 8,7$ parkeerplaatsen reduceert kan worden op de parkeerbehoefte. Dit levert een resultaat van $23,3 = 24$ parkeerplaatsen op.

In de toekomstige parkeergarage is ruimte voor 15 parkeerplaatsen. Dit maakt dat niet voldaan kan worden aan de theoretische parkeerbehoefte uit het gemeentelijk parkeerbeleid. In voorliggende situatie doen zich geen kansen voor om dubbelgebruik van parkeerplaatsen toe te wensen, omdat hier uitsluitend een woonfunctie is voorzien. De parkeerplaatsen blijven in eigendom van Eliza Vastgoed en zullen verhuurd worden aan de bewoners/huurders die hier interesse in hebben. De ervaring leert dat circa 50% van de huurders van Eliza Vastgoed een auto heeft.

Stap 1: Mogelijkheden parkeren eigen terrein

Bij de totstandkoming van het plan voor het beoogde woongebouw aan de Prins Bernhardstraat is sprake van een zorgvuldige inpassing in de bestaande ruimtelijke structuur. Er is gekozen voor een evenwichtige positionering van het nieuwe gebouw, evenals de gekozen bouwhoogte. Ten opzichte van de huidige bebouwing zal het toekomstige woongebouw gedeeltelijk iets terug komen te liggen zodat de Prins Bernhardstraat verkeerskundig gezien meer ruimte krijgt en stedenbouwkundig gezien meer wordt gedefinieerd. De hoofdingang van het woongebouw bevindt zich aan de zijde van de Prins Bernhardstraat. Deze plek wordt nog extra benadrukt door de prominent aanwezige boom die zal worden behouden. Voor het autoverkeer is de ingang, via de Schapenstraat, aan de achterzijde van het gebouw gesitueerd. Via een autolift zullen toekomstige bewoners de beoogde parkeergarage onder het woongebouw kunnen bereiken. Voor een klassieke hellingbaan richting de ondergrondse parkeervoorziening is onvoldoende ruimte in het plangebied. Eliza Vastgoed zal een 24/7 onderhouds- en servicecontract sluiten met de liftleverancier. Vanwege de zorgvuldige inpassing van het beoogde woongebouw en het gebrek aan voldoende aanvullende fysieke ruimte op het perceel zijn er geen mogelijkheden om elders op eigen terrein extra parkeergelegenheid te realiseren. Er worden eveneens geen kansen gezien om de extra parkeerplaatsen op een private parkeerfaciliteit in de directe omgeving van het plangebied te faciliteren.

Stap 2: Mogelijkheden faciliteren parkeervraag elders

Indien de gemeente het wenselijk en mogelijk acht om de benodigde parkeervraag elders te faciliteren, bijvoorbeeld in de openbare ruimte, dan kan gebruik gemaakt worden van de geldende afkoopregeling in het gemeentelijk parkeerbeleid. In voorliggende situatie heeft de gemeente te kennen gegeven geen mogelijkheden te zien om de parkeervraag in de openbare ruimte te realiseren.

Stap 3: Mobiliteitsplan ter afwijking van de parkeernorm

Als laatste stap binnen de beleidsnotitie is het mogelijk om met een mobiliteitsplan voor de ontwikkeling tot een reductie van de parkeernormen te komen. Vanuit de beoogde doelgroep binnen dit plan is een reductie goed verdedigbaar. Het beoogde woonprogramma (middeldure huurwoningen met een grootte tot 80 m²) focust zich voornamelijk op de jongere en kleinere (1 à 2 personen) huishoudensgroepen. Deze doelgroep kenmerkt zich door een relatief laag autobezit, een relatief hoog opleidingsniveau en een sociaal actief leven in stedelijke omgevingen. Ze fietsen vaker en maken vaker gebruik van het openbaar vervoer ten opzichte van de gemiddelde Nederlander. Daarbij komt dat uit de beleidsnotitie volgt dat op dit moment in de omgeving van het plangebied sprake is van een gemiddeld autobezit van 0,49 per huishouden (een stuk lager dan de geldende parkeernorm van 0,8). Gelet op de hiervoor beschreven doelgroep is de verwachting gerechtvaardigd dat het gemiddeld autobezit nog lager

zal zijn binnen de toekomstige bewoners van voorliggend plan.

Een reductie van de parkeernorm is mogelijk tot maximaal 50%. Voor het verkrijgen van een reductie geldt een aantal randvoorwaardelijke uitgangspunten, namelijk:

- Bewoners en eigenaren kunnen geen beroep doen op de gemeentelijke parkeervergunningen op straat in het omliggende gebied. Dit wordt vastgelegd in een overeenkomst en tevens vastgelegd in de POET-lijst. De adressen worden uitgesloten van de mogelijkheid om een parkeervergunning te krijgen.
Eliza Vastgoed regelt dit met de gemeente en de toekomstige bewoners.
- Binnen een straal van 300 meter van de buitenrand van de ontwikkeling is sprake van gereguleerd parkeren.
In een straal van 300 meter rondom het plangebied is sprake van betaald, en dus gereguleerd, parkeren.
- De parkeerdruk in de directe omgeving (200 meter loopstand) is op maatgevende momenten <90%.
In de directe omgeving van het plangebied zijn geen parkeerproblemen bekend. Daarom wordt ingeschat dat op maatgevende momenten de parkeerdruk onder de 90% ligt (zie bijlage).

Gelet op het voorgaande wordt voldaan aan de randvoorwaardelijke uitgangspunten om gebruik te kunnen maken van een reductie van de parkeernormen. De beleidsnotitie biedt een viertal mogelijkheden om een reductie te kunnen verantwoorden.

1 Inzet deelauto's

Met de inzet van deelauto's kunnen 3 parkeerplaatsen per deelauto gereduceerd worden. Dat betekent dat 1 deelauto 4 auto's vervangt en voor de deelauto een parkeerplaats wordt gerealiseerd. De ontwikkelaar moet de deelauto's voor een periode van 10 jaar garanderen. Dit levert de mogelijkheid op van een maximale reductie van 20%. Op basis van onderstaand overzicht is af te leiden dat met de inzet van 1 deelauto 3 parkeerplaatsen gereduceerd kunnen worden, hetgeen neerkomt op 12,5% van de totale parkeerbehoefte. Bij 2 deelauto's zou dat een reductie van 6 parkeerplaatsen op kunnen leveren, wat neerkomt op 25%. De beleidsnotitie staat daarentegen een maximale reductie van 20% toe. Dit komt neer op een parkeerbehoefte van 19,2 parkeerplaatsen.

Aantal deelauto's	Parkeerbehoefte	Reductie (#)	Reductie (%)
0	24	0	0
1	21	3	12,5
2	18	6	25

2 Aanwezigheid openbare fietsparkeerplaatsen

Indien binnen een ontwikkeling conform de CROW Fietsparkeerkencijfers 2019 openbaar toegankelijk te gebruiken fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd is een maximale reductie van 15% mogelijk. Binnen de ontwikkeling van het nieuwe woongebouw aan de Prins Bernhardstraat is veel aandacht voor fietsparkeergelegenheid, aansluitend op de doelgroep van de ontwikkeling die naar verwachting in beperkte mate over een auto zal beschikken. De fietsparkeerplaatsen zijn inpandig voorzien en daarom niet openbaar toegankelijk. Een reductie

op dit punt is dan ook niet mogelijk.

3 Loopstand van een treinstation

De loopstafstand tussen het plangebied en het treinstation van Hilversum bedraagt circa 400 meter. Dit levert een reductiemogelijkheid op van 20% op het aantal parkeerplaatsen.

4 Andere maatregelen

Tot slot biedt de beleidsnotitie nog de mogelijkheid om maximaal 15% reductie te verkrijgen indien er andere maatregelen getroffen worden die een reductie van de parkeernorm kan rechtvaardigen. Dit kan ook op basis van specifieke locatie omstandigheden. Daar is in voorliggende situatie geen sprake van.

Conclusie

Op basis van de loopafstand van het plangebied tot aan het treinstation kan de parkeerbehoefte met 20% gereduceerd worden. Tevens kan met de aanwezigheid van 1 deelauto de parkeerbehoefte gereduceerd worden met 12,5%. Dit levert een totale reductie op van 33%, hetgeen betekent dat de parkeerbehoefte van 24 parkeerplaatsen teruggebracht kan worden tot 15 parkeerplaatsen. Dit komt overeen met het aantal parkeerplaatsen dat is voorzien in de toekomstige parkeervoorziening.



adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

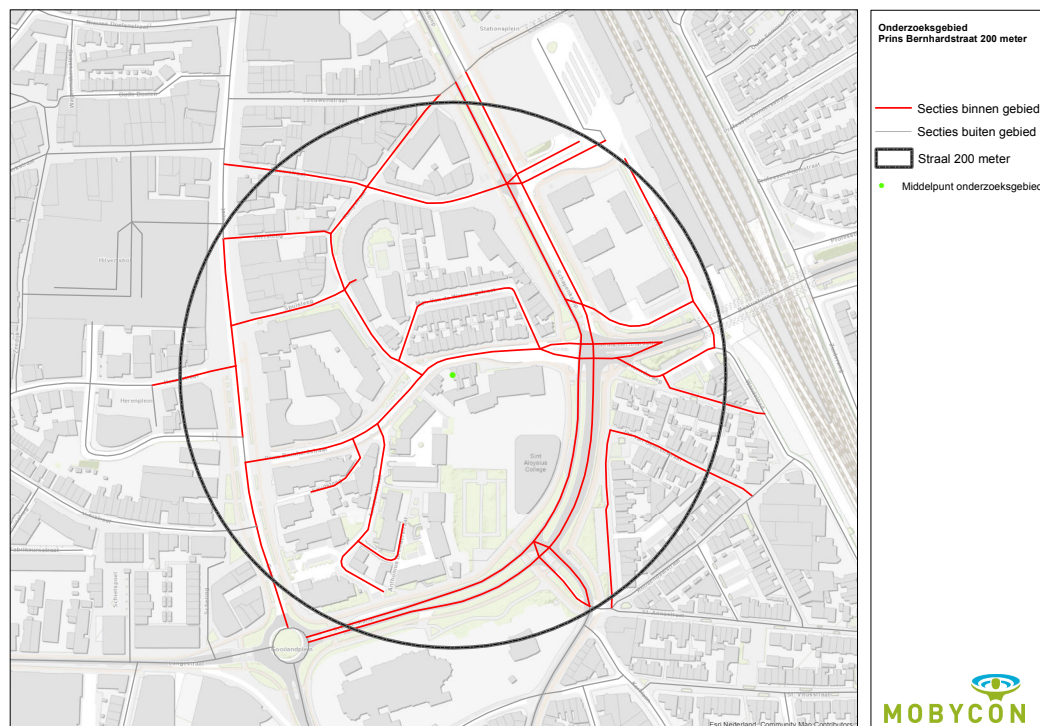
Bijlage: Parkeerdrukonderzoek

Memo

Aan : Rick Hendrickx, SAB
C.c. : -
Van : Erik Wahle, Matthijs Dekker, Mobycon
Betreft : Parkeeronderzoek Prins Bernhardstraat
Datum : 29 september 2021
Kenmerk : M07316-M-E

Aan de Prins Bernhardstraat te Hilversum worden enkele gebouwen gesloopt om een nieuw woongebouw te realiseren. Voor dit traject wil de gemeente graag meer inzicht in de lokale parkeerdruk.

In onderstaande figuur is het onderzoeksgebied weergegeven. Het betreft een straal van 200 meter rondom de ontwikkeling. In de bijlage staan de sectienummers vermeld op de kaart.





Het onderzoeksgebied is verdeeld in 65 secties. Bij een groot deel van deze secties (42) is er geen parkeercapaciteit. Voor de leesbaarheid van de memo bekijken we hier alleen de secties met parkeercapaciteit en het totale gebied. De volledige onderzoeksgegevens zijn terug te vinden in het meegeleverde Excel- bestand.

Voor dit onderzoek is als eerste de capaciteit gecontroleerd. In tabel 1 staan de huidige capaciteiten per sectie.

Sectie	Straat	Vrij park.	Betaald	Vergunning	Overig	Totaal
9	Schapenkamp	0	0	0	3	3
14	Schapenkamp	0	0	0	2	2
26	Wilhelminastraat	0	23	0	4	27
27	Prins Bernhardstraat	0	10	0	0	10
29	Hoenderweg	0	25	0	0	25
35	Jan van Beierenstraat	0	8	0	0	8
36	Jan van Beierenstraat	0	4	0	0	4
37	Achterom	0	20	0	1	21
39	Groest	0	6	0	2	8
40	Prins Bernhardstraat	0	2	0	2	4
42	Prins Bernhardstraat	0	1	0	4	5
44	Schapenstraat	0	0	6	0	6
45	Anthonius Brouwerstraat	0	0	32	1	33
46	Schapenstraat (inham)	0	0	31	0	31
47	Prins Bernhardstraat	0	7	0	1	8
48	Prins Bernhardstraat	0	1	0	0	1
51	Mgr. Van de Weteringstraat	0	24	0	0	24
52	Kampstraat	0	2	0	0	2
53	Kampstraat	0	11	0	0	11
56	Groest	0	5	0	2	7
61	Kampstraat	0	0	0	2	2
62	Kampstraat	0	2	0	0	2
65	Spoorstraat	0	9	0	4	13
Totaal	Totaal	0	160	69	28	257

Tabel 1. Capaciteit

In totaal zijn er in het gebied 257 parkeerplaatsen. Het merendeel van deze parkeerplaatsen vallen onder het betaalde regime. Twee secties (aan de Anthonius Brouwerstraat en Schapenstraat) hebben parkeerplaatsen voor vergunninghouders. Bij deze twee secties is ruimte voor 69 voertuigen. Er zijn 28 parkeerplaatsen voor overige doelgroepen, zoals elektrische auto's en deelauto's. In het Excel- bestand is de capaciteit per regime terug te vinden.



Om een beeld te krijgen van het gebruik van de parkeerplaatsen is op 2 momenten de parkeerdruk in kaart gebracht. Deze onderzoeksmomenten zijn gebaseerd op het maatgevende moment voor wonen (avond en nacht):

- Donderdag 16 september
 - 18:00 uur;
 - 23:00 uur.

Tijdens deze onderzoeksmomenten zijn de aantallen geparkeerde voertuigen geregistreerd. Daarnaast zijn eventuele bijzonderheden genoteerd, zoals parkeerplaatsen die tijdelijk niet beschikbaar waren.

Om de parkeerdruk te berekenen is de totale bezetting op de openbare plaatsen + foutgeparkeerde voertuigen gedeeld door de actuele (openbare) capaciteit. In de bijgeleverde Excel is de bezetting per regime per onderzoeksmoment weergegeven. In tabel 2 staat de totale parkeerdruk per sectie en per onderzoeksmoment.

Sectie	Straat	16-sep	
		18:00	23:00
9	Schapenkamp	0%	0%
14	Schapenkamp	50%	0%
26	Wilhelminastraat	4%	12%
27	Prins Bernhardstraat	33%	67%
29	Hoenderweg	48%	88%
35	Jan van Beierenstraat	88%	100%
36	Jan van Beierenstraat	100%	100%
37	Achterom	95%	110%
39	Groest	100%	88%
40	Prins Bernhardstraat	125%	100%
42	Prins Bernhardstraat	20%	20%
44	Schapenstraat	67%	83%
45	Anthonius Brouwerstraat	61%	58%
46	Schapenstraat (inham)	74%	84%
47	Prins Bernhardstraat	50%	88%
48	Prins Bernhardstraat	100%	100%
51	Mgr. Van de Weteringstraat	83%	75%
52	Kampstraat	100%	100%
53	Kampstraat	9%	9%
56	Groest	86%	86%
61	Kampstraat	50%	0%
62	Kampstraat	100%	100%
65	Spoorstraat	92%	85%
Totaal	Totaal	62%	79%

Tabel 2. Parkeerdruk 16 september



In deze tabel is te zien dat de totale parkeerdruk in het hele gebied tussen de 62% en 79% zit. In de late avond staan er dus meer voertuigen geparkeerd dan in de vroege avond. Tussen 23:00 en 00:00 uur zijn er 56 van de 257 parkeerplaatsen niet bezet.

De hoogste parkeerdruk is te vinden in de Prins Bernhardstraat (sectie 40) en Achterom (37). Bij deze secties is de parkeerdruk op een van de onderzoeksmomenten hoger dan 100%. Een parkeerdruk van 100% of hoger is mogelijk als voertuigen fout geparkeerd staan of dichter op elkaar staan dan normaal waardoor een extra voertuig geparkeerd kan worden. Daarnaast zijn er enkele sectie die op beide onderzoeksmomenten een bezetting van 100% hebben:

- sectie 36 Jan van Beierenstraat;
- sectie 48 Prins Bernhardstraat;
- sectie 52 Kampstraat;
- sectie 62 Kampstraat.

De laagste parkeerdruk is te vinden bij de Schapenkamp, Wilhelminastraat en een deel van de Kampstraat.

De gemeente Hilversum heeft in de notitie Parkeernormering OV-knooppunten 03-12-2020 aangegeven dat een parkeeronderzoek moet aantonen dat de parkeerdruk lager is dan 90% op het maatgevende moment. In het onderzoeksgebied rondom de ontwikkeling op de Prins Bernhardstraat zijn er in totaal 257 parkeerplaatsen. Bij een parkeerdruk van 90% zijn 231 parkeerplaatsen in gebruik. Op het drukste onderzoeksmoment (tussen 23:00 en 00:00 uur) is de parkeerdruk 79% en zijn er 201 parkeerplaatsen in gebruik. Er zijn dus nog 30 parkeerplaatsen beschikbaar tot de parkeerdruk van 90%.

Bijlage: Onderzoeksgebied met sectienummers





Onderzoeksgebied
Prins Bernhardstraat

— Secties binnen gebied

