

## Nota parkeernormen 2023. Hilversum

Gemeente Hilversum

31 augustus 2023

### Inhoud

1 Inleiding.	3
1.1 Inleiding.	3
Inleiding.	3
1.1 Begrippenlijst	3
1.2 Trends en ontwikkelingen.	5
1.3 Oude parkeernormen.	5
1.4 Doel van deze Nota Parkeernormen 2023.	6
1.5 Op welke onderdelen is het parkeernormenbeleid aangescherpt?.	6
1.6 Leeswijzer	7
2 Deze nota ten opzichte van de bestaande beleidsregels	8
3 Parkeernormen.	8
3.1 Waar dient een parkeernorm voor?.	8
3.2 Stedelijkheidsgraad.	9
3.3 Gebiedsindeling.	9
3.4 Link met het CROW...	11
3.5 Normen per functie.	12
3.6 Kwaliteitseisen parkeeroplossingen.	12
4 Toepassingskader	12
4.1 Van parkeernorm naar parkeereis.	12
4.2 Stappen voor berekenen parkeereis.	13
5 Borgen van de parkeeroplossing.	16
5.1 Vastleggen GROU-lijst (Geen Recht Op Parkeervergunning)	16
5.2 Uitwerking publiek- en privaatrechtelijk.	17
5.3 Communicatie naar (eind)gebruikers.	17
6 Juridisch kader	17
6.1 Hardheidsclausule.	17
6.2 Overgangsregeling.	18
6.3 Slot- en overgangsbepaling.	19
Bijlages.	19
Bijlage 1 Parkeernormen.	20
Bijlage 2 Aanwezigheidspercentages.	24
Bijlage 3 Afbakening Kernwinkelgebied.	26

### 1 Inleiding

#### 1.1 Begrippenlijst

In deze nota wordt verstaan onder:

**Aanwezigheidspercentages:** Voor een functie zijn de bewoners en bezoekers niet altijd aanwezig. De aanwezigheidspercentages geven aan hoeveel bewoners, werknemers en bezoekers er op een maatgevend moment gemiddeld aanwezig zijn. Bij meerdere functies leidt dat tot minder benodigde parkeerplaatsen dan indien de pieken van alle individuele functies bij elkaar opgeteld zouden worden.

**ASVV2021:** Ontwerpwijzer voor kleine parkeervoorzieningen en parkeervoorzieningen op maaiveld.

**Bezoekersaandeel:** Het deel van de parkeervraag dat bestaat uit bezoekers.

**Bezoekersregeling:** Bewoners en bedrijven waarvan het adres ligt binnen een vergunninghoudersgebied kunnen middels een app/webportal het parkeren voor hun bezoekers betalen. Voor een gelimiteerd aantal parkeeruren kan dat tegen gereduceerd parkeertarief.

**CROW-richtlijn:** De landelijke CROW-richtlijn 381 "Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen" (versie december 2018). Deze richtlijn geeft landelijke richtlijnen voor de aantal te realiseren parkeerplaatsen bij de meest voorkomende functies bij ruimtelijke ontwikkelingen. De richtlijnen en de rekenmethodiek van CROW gelden als basis voor deze parkeernorm.

**Deelauto:** Een auto, waarvan de eigenaar of houder aantoont dat deze krachtens een overeenkomst gedeeld wordt met ten minste één andere particuliere deler van een ander huishouden.

**Dubbelgebruik:** De mogelijkheid om een parkeerplaats door meerdere functies te laten gebruiken. Er is dan geen exclusief parkeerrecht op die plaats door één vaste gebruiker(sgroep).

**Eigen terrein:** Grond waarover de initiatiefnemer duurzaam en aantoonbaar kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling gedurende het gebruik van de functie, danwel op loop- of fietsafstand van de ruimtelijke activiteit, waarbij rekening is gehouden met voor- en natransport om op die locatie te komen

**Functiewijziging:** Het wijzigen van de gebruiksfunctie van een gebouw of terrein, dat leidt tot een andere parkeervraag

**Gereguleerde gebied** Het gebied waar een vorm van parkeerregulering geldt. Dat kan zijn betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren, blauwe zone of een parkeerverbodsgebied. Bij het vaststellen van deze nota betreft dit het gebied binnen de buitenring van Hilversum. Het moment van besluit tot invoeren van gereguleerd gebied geldt als het moment waarop het gebied voor deze nota als gereguleerd gebied wordt gezien. Dat kan dus eerder zijn dan de daadwerkelijk ingevoerde reguleringsmaatregel.

**GROP-lijst:** GROP staat voor Geen Recht Op Parkeervergunning. De GROP-lijst is een lijst van adressen waarvan de bewoners geen recht hebben op een parkeervergunning. De bewoners waarvan de adressen op de GROP-lijst staan hebben wel recht op een bezoekersregeling. Adressen komen bijvoorbeeld op de GROP-lijst te staan als de omgevingsvergunning is afgegeven op een datum na het vaststellen van deze parkeernormnota.

**Mobiliteitsfonds:** Het mobiliteitsfonds is een door de gemeenteraad ingesteld fonds dat gebruikt wordt om de mobiliteit in brede zin in heel Hilversum te verbeteren.

**NEN 2443:** Ontwerpwijzer voor gebouwde parkeerplaatsen.

**Parkeerbalans:** De berekening van de totale parkeerbehoefte en parkeereis (programma x parkeernorm x aanwezigheidspercentages x percentage afkoop) naar autoparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke activiteit.

**Parkeerbehoefte:** Het aantal parkeerplaatsen dat iedere functie zelfstandig nodig heeft op basis van de parkeernorm.

**Parkeereis:** Het aantal parkeerplaatsen dat na verrekening van de aanwezigheidspercentages voor de hele ruimtelijke ontwikkeling gerealiseerd dient te worden voor het gebruik van die functie.

**Parkeernorm:** Een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte op basis van de huidige inzichten.

**POET-lijst:** POET staat voor Parkeren Op Eigen Terrein. Adressen die een parkeerplaats op eigen terrein hebben komen op de POET-lijst te staan. Dat kunnen parkeerplaatsen zijn zoals opritten, maar ook parkeerkelders onder bijvoorbeeld een wooncomplex. Ook parkeerplaatsen bij een bedrijf gelden als POET voor het adres van het bedrijf. Bij een POET-1 heeft het adres 1 parkeerplaats. Bij een POET-2 heeft het adres 2 parkeerplaatsen etc..

**Ruimtelijke ontwikkeling:** Onder ruimtelijke ontwikkelingen verstaan we:

- o Woningbouw, oprichting commerciële functies, oprichting sociaal maatschappelijke functies, en oprichting alle andere voorkomende functies
- o Functiewijziging
- o Herontwikkelingen ((gedeeltelijke) sloop-nieuwbouw)
- o 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 m2 commerciële ruimte neemt toe).
- o Uitbreiden van het aantal woningen, zonder dat het oppervlakte veranderd. Denk daarbij aan het splitsen van een eengezinswoning in meerdere kleiner appartementen.

## 1.2 Trends en ontwikkelingen

Hilversum is volop in ontwikkeling. De komende jaren vinden ambitieuze gebiedsontwikkelingen plaats, waaronder Arenapark en Stationsgebied. Ook in het kader van het Chw bestemmingsplan 1221 (in werking getreden op 22 december 2022) vinden in diverse buurten binnen Hilversum ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Deze ontwikkelingen kunnen leiden tot een grotere verdichting van de bestaande bebouwing. Dit kan tot een toename van de vraag naar parkeergelegenheid leiden. Daarnaast is er beperkte ruimte om nieuwe parkeerplaatsen te realiseren. Landelijk zien we een groei van het aantal auto's die naar verwachting zeker tot 2030 zal blijven groeien. Het aantal auto's per inwoner groeit ook nog steeds. Zonder maatregelen zal deze groei leiden tot een hogere parkeerdruk.

We zien een maatschappelijke trend om het autobezit en -gebruik te beperken. Hilversum zet met dat doel in op duurzaam vervoer. Denk hierbij aan het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer (OV), het aanleggen van doorfietspaden en het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen bij ov-knooppunten. Ook het promoten van deelmobiliteit maakt onderdeel uit van de maatregelen die de gemeente Hilversum neemt om het gebruik van de auto te beperken.

Daarnaast heeft Hilversum een nieuwe mobiliteitsvisie vastgesteld die hoge ambities stelt aan de bereikbaarheid van heel Hilversum. Er wordt daarbij ingezet op het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen voor de auto. Om de stad bereikbaar te houden dient enerzijds ingezet te worden op het stimu-

leren van alternatieven zoals deelmobiliteit, openbaar vervoer en fietsen, maar anderzijds ook op het reguleren van het autobezit. Hiervoor wordt medio 2023 een nieuw parkeerbeleid opgesteld. Om bovenstaande trends en ontwikkelingen mee te nemen in de afweging bij verlening van omgevingsvergunningen wordt het parkeernormenbeleid geactualiseerd. In deze parkeernormennota wordt vastgelegd hoeveel parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden aangelegd.

### 1.3 Oude parkeernormen

Het oude 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.

Specifiek voor de ontwikkeling Buurtschap Crailo zijn de parkeernormen vastgelegd in "Beleidsregel Mobiliteit en Parkeren Buurtschap Crailo" (vastgesteld op 20-5-2021). Aangezien deze ontwikkeling dit gelegen is binnen de gemeente Gooise Meren, Hilversum en Laren binnen de drie bestemmingsplannen, zouden eigenlijk 3 verschillende parkeernormen gelden. Dat is niet wenselijk, waardoor er voor gekozen is om vaste parkeernormen op te stellen specifiek voor Buurtschap Crailo. Expliciet melden we deze Nota Parkeernormen 2023 de "Beleidsregel Mobiliteit en Parkeren Buurtschap Crailo" niet vervangt.

### 1.4 Doel van deze Nota Parkeernormen 2023

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.

### 1.5 Op welke onderdelen is het parkeernormenbeleid aangescherpt?

De afgelopen jaren is de parkeernorm bepaald 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 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. Een toevoeging of wijziging van functies bij een nieuwe ontwikkeling mag geen parkeeroverlast veroorzaken in de omliggende gebieden.

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de oude parkeernormennota zijn:

- Voor heel Hilversum gelden dezelfde regels, vastgelegd in één nota.
- De normen zijn verlaagd ten opzichte van de normen in de vorige parkeernormennota. Dat geldt zowel voor de basisnormen, als voor de bezoekersnorm voor de woningen. Deze is verlaagd van 0,3 naar 0,1 per woning.
- Voor alle parkeerplaatsen die in mindering worden gebracht op de parkeereis (de reductie), dient per parkeerplaats een bijdrage in het mobiliteitsfonds gestort te worden.
- De bewoners van de adressen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het gereguleerde gebied hebben geen recht op een parkeervergunning in de openbare ruimte.
- Het bezoekersdeel van de parkeereis kan niet meer worden afgewenteld op openbare parkeergarages.
- Ontwikkelaars / eigenaren / aanvragers van een omgevingsvergunning in het gereguleerde gebied hebben meer vrijheid voor het realiseren van minder parkeerplaatsen en daarmee ook meer verant-

woordelijkheid voor het afkopen van parkeerplaatsen. Zij moeten hiervoor zelf hun huurders, bewoners en bezoekers actief stimuleren om alternatieve vervoerwijzen (anders dan een eigen auto) te gebruiken.

### **1.6 Leeswijzer**

Deze Nota Parkeernormen 2023 laat zien welke parkeernormen gehanteerd worden en onder welke voorwaarden het mogelijk is om bij ontwikkelingen in heel Hilversum een reductie op de parkeereis af te kopen.

Concreet vertrekpunt is dat de parkeernorm de basis blijft waarmee de parkeerbehoefte en de parkeereis worden berekend. De parkeereis worden gereduceerd met maximaal 50%. Om hiervoor in aanmerking te komen, dient aanvrager aan de voorwaarden te voldoen. Het gaat in dat geval bijvoorbeeld om de maatregelen die de ontwikkelaar gaat nemen om het autobezit en – gebruik te verlagen. Een en ander wordt in een mobiliteitsplan opgenomen.

Het eerste hoofdstuk van deze Nota Parkeernormen geeft weer wat het doel is van een parkeernorm en hoe parkeernormen toegepast worden om de parkeerbehoefte te bepalen.

Hoofdstuk 2 beschrijft de relatie tussen deze nota en de reeds bestaande beleidsregels over parkeernormen.

Hoofdstuk 3 geeft weer waarvoor parkeernormen nodig zijn en welke normen per functie en per gebied toegepast worden.

Hoofdstuk 4 geeft vervolgens inzicht in het stappenplan en de voorwaarden op basis waarvan een reductie op de parkeernorm kan worden verkregen.

In hoofdstuk 5 wordt aangegeven wat er geborgd dient te worden in de afspraken tussen gemeente en eigenaren van panden, maar ook tussen eigenaren en huurders van panden om ervoor te zorgen dat de regeling ook na de verkoop van een pand blijft gelden.

In hoofdstuk 6 staan de slotbepalingen, overgangsregeling en hardheidsclausule opgenomen.

## **2 Deze nota ten opzichte van de bestaande beleidsregels**

In 2017 heeft de gemeenteraad de “Parkeernota Hilversum 2017” vastgesteld. Onderdeel hiervan waren de beleidsregels om de parkeernormen vast te stellen. In 2021 is door het college een afwijkende parkeernorm voor de OV-knooppunten vastgesteld. Momenteel zijn er dus twee uitvoeringsnota’s inzake parkeernormenbeleid vastgesteld. Het gaat om:

- De ‘Beleidsregels Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen Hilversum 2017’. Dit document is door het college vastgesteld, waardoor dit op dit moment de juridische basis vormt waarop de parkeerbehoefte en de parkeereis van een ruimtelijke ontwikkeling binnen de gemeente wordt bepaald.
- De ‘Beleidsnotitie Parkeernormering OV-Knooppunten’. Deze notitie is eveneens door het college vastgesteld (in 2021). Deze notitie geeft weer op welke wijze bij het bepalen van de parkeerbehoefte bij ruimtelijke ontwikkelingen rondom OV-knooppunten reducties worden toegekend. In die beleidsnotitie werden de geldende parkeernormen uit 2017 niet gewijzigd.

Dit betekent dat in de oude situatie voor alle ruimtelijke ontwikkelingen binnen Hilversum de parkeernormen uit de ‘beleidsregels’ toegepast worden. En voor ruimtelijke ontwikkelingen nabij OV-knooppunten kan een reductie op de parkeerbehoefte worden berekend conform de ‘beleidsnotitie Parkeernormering OV-Knooppunten’. Beide beleidsdocumenten worden door de voorliggende nota vervangen.

## **3 Parkeernormen**

### **3.1 Waar dient een parkeernorm voor?**

Parkeernormen dienen er primair voor dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals nieuwbouw, grootschalige renovaties en transformaties geen parkeeroverlast ontstaat in de omgeving door deze ontwikkeling. Maar ook om ervoor te zorgen dat er niet te veel parkeerplaatsen aangelegd worden, die een onnodige claim leggen op de openbare ruimte. De parkeernorm is een sturingsinstrument om ervoor te zorgen dat er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden bij ruimtelijke ontwikkelingen. Doel van de parkeernorm is om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad voor zowel bestaande als nieuwe bewoners, werknemers en bezoekers te waarborgen.

Dit sluit aan bij de gemeentelijke mobiliteitsvisie. Het huidige aantal auto’s en parkeerplaatsen in de stad zorgen voor veel congestie opstopping in het wegverkeer en in veel straten voor een grote druk op de openbare ruimte door geparkeerde auto’s. Die auto’s zijn aan de ene kant wenselijk doordat bewoners, werknemers en bezoekers een bepaalde verplaatsingsbehoefte hebben. Maar anderzijds kost het ook heel veel ruimte in de stad die niet gebruikt kan worden voor (wand-, fiets-, speel- en verblijfs)voorzieningen en groen. Hilversum geeft eigenaren cq aanvragers van een omgevingsvergunning in de gebieden waar betaald parkeren geldt en waar concreet het voornemen is om gereguleerd parkeren in te voeren, de ruimte om minder parkeerplaatsen bij de ruimtelijke ontwikkeling te realiseren door

tot maximaal 50% van de parkeereis af te kopen. Het is dan de verantwoordelijkheid van de eigenaar (en de toekomstige eigenaren) om met minder parkeerplaatsen toch voldoende mobiliteit voor de bewoners van het pand te bieden.

Door minder parkeerplaatsen te realiseren bij een ruimtelijke ontwikkeling worden mensen gestimuleerd om geen eigen auto (of geen 2e auto) te bezitten, maar gebruik te maken van alternatieve vervoerswijzen of bijvoorbeeld deelauto's.

Het inzetten van reductiemogelijkheden op de geldende parkeereis werkt uitsluitend als er alternatieven voor handen zijn en er in de omgeving geen gratis parkeermogelijkheden zijn. De behoefte om te verplaatsen zal immers blijven. Hoewel deze iets kleiner is als alle benodigde voorzieningen binnen loop- en fietsafstand aanwezig zijn. Denk daarbij aan werkgelegenheid op loop- of fietsafstand, winkels en voorzieningen in de buurt, openbaar vervoer in de buurt en de beschikbaarheid van deelmobiliteit voor de deur.

De parkeernorm dient in een breder kader gezien te worden dan alleen het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Het is een onderdeel van de totale mobiliteitsbehoefte, de verplaatsingsbehoefte van de toekomstige gebruikers en de aanwezigheid van alle vervoersmodaliteiten. Op deze wijze is de parkeernormenota een sturingsmiddel om de doelen van de mobiliteitsvisie te behalen.

### **3.2 Stedelijkheidsgraad**

De CROW-richtlijnen voor de parkeernormen liggen aan de basis voor deze parkeernorm voor de gemeente Hilversum. In de CROW-richtlijnen worden bandbreedtes en stedelijkheidsgraden aangegeven. De stedelijkheidsgraad geldt voor de gehele gemeente (gebaseerd op de CBS cijfers). Voor Hilversum geldt een stedelijkheidsgraad van "sterk stedelijk".

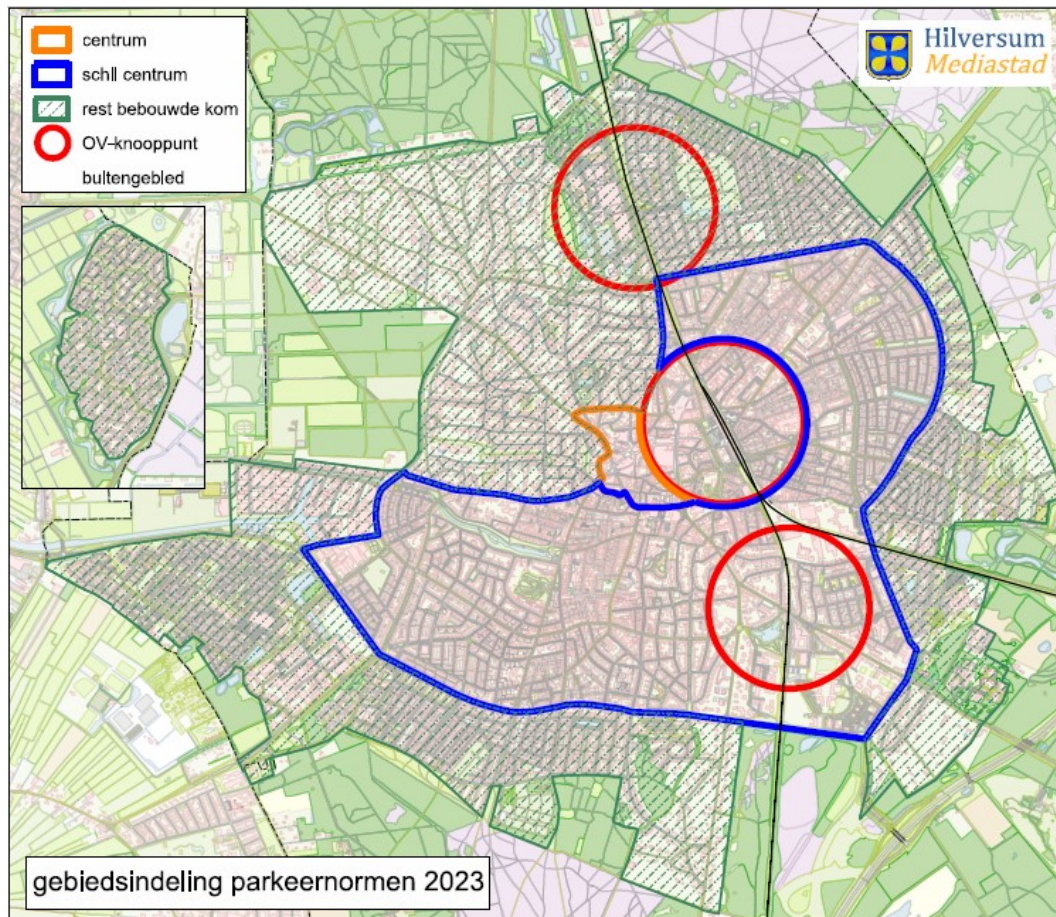
Naast de stedelijkheidsgraad hanteert de CROW-richtlijn een gebiedsindeling. Deze gebiedsindeling bepaalt de hoogte van de parkeernorm voor ieder gedefinieerd gebied.

### **3.3 Gebiedsindeling**

Voor de parkeernormering wordt gebruik gemaakt van onderstaande gebiedsindeling. Er wordt onderscheid gemaakt tussen "Centrum plus OV-knooppunten", "Schil Centrum", "Rest bebouwde kom" en "Buitengebied". De norm voor Centrum en OV-knooppunten is gelijk aan elkaar. In het centrum zijn de voorzieningen dichtbij en is de ruimte het meest schaars. In dit gebied is de noodzaak voor het hebben van een eigen auto het kleinst. De parkeernorm per functie is dan ook het laagste voor dit gebied. In de Schil Centrum is de afstand tot het centrum en de voorzieningen iets groter, wat leidt tot een iets hogere parkeernorm. De zone daaromheen is de Rest Bebouwde kom. Hier is nog steeds sprake van geconcentreerde bebouwing, maar er is meer ruimte beschikbaar en is de afstand tot de voorzieningen groter. In het buitengebied liggen de voorzieningen ver weg en is de noodzaak van het hebben van een auto het grootst. Voor deze gebieden is de parkeernorm het hoogst.

In het kaartje is een straal van 500 meter rondom de 3 treinstations van Hilversum getrokken. In de beoordeling van de ruimtelijke ontwikkelingen wordt een loopbare afstand van 500 meter van de ingang(en) van het station tot de voordeur van de ontwikkeling als uitgangspunt genomen. De lijnen op de kaart met de locatie van de OV-Knooppunten zijn dus indicatief; er wordt beoordeeld op basis van loopbare afstanden. Indien die loopafstand minder dan 500 meter is, dan valt de ontwikkeling binnen de parkeernorm voor OV-knooppunten. Door de gunstige ligging van het centrum ten opzichte van het station Hilversum is de parkeernorm voor het centrum van Hilversum gelijk aan de parkeernorm voor de OV-knooppunten. De parkeernorm voor het centrum in Hilversum en de OV-knooppunten is 50% van de gemiddelde CROW norm voor het centrum.





### Gebiedsindeling

Voor het Kern winkelgebied (KWG) (bijlage 3) gelden géén parkeernormen. Doordat het gebied is afgesloten voor autoverkeer middels verzinkbare paaltjes zijn de panden niet te bereiken zonder ontheffing. Hierdoor wordt er geen verplichting opgelegd om toch parkeerplaatsen aan te leggen. Het is niet mogelijk om parkeerplaatsen in het KWG aan te leggen. Er hoeven geen parkeerplaatsen afgekocht te worden. Voor de adressen van de ruimtelijke ontwikkelingen in het KWG geldt eveneens dat ze op de GROEP-lijst komen te staan. De bewoners van deze adressen hebben daarmee geen recht op een parkeervergunning.

### 3.4 Link met het CROW

Zoals reeds aangegeven is de gemeentelijke norm afgeleid van de landelijke CROW-richtlijn 381 "Toekomstbestendig parkeren, van parkeercijfers naar parkeernormen" (versie december 2018). De normen zijn opgenomen in bijlage 1 van deze nota. Deze normen zijn de basis voor alle ruimtelijke ontwikkelingen.

[1] De aanduiding van de OV-knooppunten is indicatief. Het betreft de werkelijke loopafstand van ingang(en) van de treinstations tot aan de voordeur van de betreffende ontwikkeling. De norm voor Centrum en OV-knooppunten is gelijk aan elkaar.

De rekenmethodiek van de CROW-richtlijn wordt gevolgd. Waarbij eerst gekeken wordt naar de te realiseren nieuwe functies en de bijbehorende parkeernorm. Vervolgens wordt er gekeken naar de gelijktijdige aanwezigheidspercentages van deze functies om het benodigde aantal parkeerplaatsen te berekenen. In bijlage 2 zijn de te hanteren aanwezigheidspercentages aangegeven.

Er is uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Voor Hilversum geldt de normering voor "sterk stedelijk"
- De stad is onderverdeeld in verschillende stedelijke zones, te weten Centrum, Schil Centrum, Rest bebouwde kom, Buitengebied en OV-Knooppunten. De parkeernormen voor Centrum en OV-Knooppunten zijn gelijk aan elkaar. (zoals beschreven in paragraaf 3.3).
- In afwijking van de CROW richtlijn hanteert Hilversum een aangepaste bezoekersnorm voor woningen. Deze bedraagt voor Hilversum 0,1 per woning ipv 0,3 per woning. (voor kamerhuur, serviceflat en kleine eenpersoonswoningen is hierdoor een correctie op de norm toegepast).

Er wordt een norm van 0,1 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).

- Voor de woningtypes koop appartement midden en goedkoop, huur appartementen midden en goedkoop, kamerverhuur, serviceflat en tinyhouse wordt niet de gemiddelde parkeernorm van het CROW gehanteerd, maar de ondergrens van de bandbreedte die de CROW aangeeft.
- De uitkomst van de parkeereis die volgt uit het opstellen van de parkeerbalans dient naar boven afgerond te worden. Bijvoorbeeld een parkeereis van 13,2 parkeerplaatsen betekent dat er 14 parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden. Deze afronding is omdat er geen halve parkeerplaatsen gerealiseerd worden en er feitelijk een tekort is als er maar 13 parkeerplaatsen gerealiseerd worden.
- De uitkomst van de parkeereis is het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen.
- Bij het dubbelgebruik van parkeerplaatsen (aanwezigheidspercentages in bijlage 2) dienen alle parkeerplaatsen openbaar te zijn of via een toegangssysteem toegankelijk te zijn voor zowel de vaste parkeerders als voor de bezoekers van de aanwezige functies en voorzieningen.
- Indien functies vaste parkeerplaatsen krijgen toegewezen in het plan (bijvoorbeeld als woningen een eigen fysieke parkeerplaats krijgen toegewezen) dient dit in de parkeerbalans opgenomen te worden als 100% aanwezigheid op alle dagdelen.
- De afkoop van parkeerplaatsen vindt plaats op basis van de parkeereis (niet op basis van de parkeernorm).

### 3.5 Normen per functie

Per functie is een parkeernorm bepaald. Deze staat in bijlage 1 aangegeven. Voor functies die niet specifiek genoemd staan in de tabel van bijlage 1 dient door inschrijver onderbouwd te worden welke passende norm voor deze functie zal gelden. Rekening houdend met dezelfde redeneringen als gehanteerd in de CROW-richtlijn. Het is aan de gemeente om voor deze nieuwe functie de definitieve norm vast te stellen voor de betreffende ruimtelijke ontwikkeling.

Voor wonen wordt onderscheid gemaakt tussen de parkeernorm voor bewoners en voor bezoekers. Voor overige functies wordt in de parkeernorm geen onderscheid gemaakt tussen personeel en bezoekers.

### 3.6 Kwaliteitseisen parkeeroplossingen

De parkeereis dient ingevuld te worden door de realisatie van parkeerplaatsen op eigen terrein, waarbij de volgende kwaliteitseisen gelden:

- De actuele NEN 2443 "Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages". Momenteel is dat de versie van maart 2013. Indien er een nieuwe NEN2443 gepubliceerd wordt, geldt steeds de nieuwste versie van de NEN2443.
- We verklaren de NEN2443 middels deze parkeernormnota ook geldig voor parkeerlocaties kleiner dan 20 parkeerplaatsen. Deze parkeerlocaties moeten voldoen aan de kwaliteitseisen die gesteld worden in de NEN 2443. (De NEN2443 geldt formeel namelijk alleen voor parkeervoorzieningen vanaf 20 parkeerplaatsen.)
- Het ontwerp parkeerplaatsen dient eveneens te voldoen aan de ontwerpwijzer van het ASVV2021.
- Bij sociaal-maatschappelijke voorzieningen, met een parkeereis van minimaal 15 autoparkeerplaatsen, dient minimaal 2% van die eis uitgevoerd te worden als gehandicaptenparkeerplaatsen, met een minimum van 1 parkeerplaats, gelegen op een loopafstand van maximaal 100 meter gerekend vanaf de hoofdtoegang van het gebouw.

## 4 Toepassingskader

### 4.1 Van parkeernorm naar parkeereis

Voor het berekenen van de parkeereis wordt gebruik gemaakt van de parkeernormen die voor de functies in een ruimtelijke ontwikkeling gelden. De parkeernorm voor Hilversum is grotendeels gebaseerd op de gemiddelde parkeernorm die gesteld wordt in de landelijke CROW richtlijn voor sterk stedelijk gebied. Iedere functie heeft een eigen norm en daarbij ook eigen aanwezigheidspercentages. De aanwezigheidspercentages verschillen per functie. Zo zijn werknemers en bezoekers van kantoren voornamelijk op werkdagen aanwezig en zijn bewoners van woningen voornamelijk in de avond en nacht aanwezig. Indien de parkeervoorziening openbaar toegankelijk is en alle bewoners, werknemers en bezoekers kunnen allemaal van elkaars parkeercapaciteit gebruikmaken dan kan er met minder parkeercapaciteit volstaan worden dan wanneer iedereen een eigen vaste parkeerplaats heeft.

Het uiteindelijke aantal parkeerplaatsen dat overblijft na het verrekenen van de gelijktijdige aanwezigheidspercentages is de parkeereis waar een ruimtelijke ontwikkeling aan moet voldoen. De verantwoordelijke aanvrager van de omgevingsvergunning wordt gezien als de (eerste) eigenaar van de ruimtelijke ontwikkeling en is verantwoordelijk voor de keuze of zijn pand kan volstaan met minder parkeerplaatsen dan de parkeereis. De gemeente stimuleert het aanleggen van minder parkeerplaatsen in de gereguleerde gebieden vanuit de visie dat er minder autoverplaatsingen in Hilversum moeten komen.

Minder beschikbare parkeerplaatsen leidt tot een bewustere keuze of de verplaatsingen wel met een auto gemaakt moeten worden of dat de verplaatsingen met alternatieve vervoerswijzen kunnen worden gemaakt. De aanvrager van de omgevingsvergunning heeft dan ook in een gebied waar gereguleerd parkeren geldt (betaald parkeren, blauwe zone of vergunninghoudersparkeren) de mogelijkheid om tot 50% van de parkeereis af te kopen. Voor gebieden waar geen gereguleerd parkeren is (gratis parkeren) geldt geen afkoop van de parkeereis. Voor de gebieden zonder gereguleerd parkeren is de sturing op het voorkomen van overlast door geparkeerde auto's namelijk nauwelijks aanwezig.

Het bedrag van de afkoop wordt gestort in het mobiliteitsfonds. Het mobiliteitsfonds is een fonds dat gebruikt kan worden om de mobiliteit in brede zin in heel Hilversum te verbeteren. Het is dus geen specifieke bijdrage aan een verbetering van de mobiliteit rondom het project dat de bijdrage heeft gedaan. Het is de verantwoordelijkheid van de eigenaar en de toekomstige eigenaren van het vastgoed dat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein zijn om de huurders, bewoners, medewerkers en bezoekers te voorzien in hun verplaatsingsbehoefte. Zo kan de eigenaar deelvervoer organiseren voor de huurders of de huurders motiveren om met OV of fiets te reizen. Maar de huurders en eigenaren van deze panden hebben geen recht op een gemeentelijke parkeervergunning op straat.

#### **4.2 Stappen voor berekenen parkeereis**

Voor het berekenen van het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij een ruimtelijke ontwikkeling verwijzen we de parkeernorm in bijlage 1 en de rekenmethodiek van de CROW-richtlijn. Uitgangspunt is dat bij iedere nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het gereguleerde gebied nooit parkeervergunningen voor parkeren op de openbare weg worden verstrekt. Nieuwe bewoners komen dus ook niet in aanmerking voor een gemeentelijke parkeervergunning. De bewoners op deze adressen hebben wel recht op een bezoekersregeling. De adressen behorende bij de ruimtelijke ontwikkeling worden toegevoegd aan de GROF-lijst (Geen Recht Op Parkeervergunning). Wie recht heeft op een gemeentelijke parkeervergunning, zoals bestaande vergunninghouders, mantelzorgers e.d. staat in de parkeerbeleidsnota beschreven.

##### **Stap 1: normatieve parkeerbehoefte berekenen**

Bij elk plan wordt eerst gekeken welke normatieve parkeerbehoefte er geldt. Per functie wordt het normatieve aantal parkeerplaatsen van het betreffende plan berekend. Zie voor de parkeernormen bijlage 1. Dit aantal parkeerplaatsen (op gehele getallen afgerond naar boven) is de parkeerbehoefte die bij het plan hoort. In Hilversum wordt in de parkeernormering onderscheid gemaakt tussen centrum, schil centrum, rest bebouwde kom, buitengebied en OV-knooppunten. De norm voor centrum en OV-knooppunten is gelijk aan elkaar.

##### **Stap 2: effectieve parkeerbehoefte aan de hand van dubbelgebruik berekenen.**

Bovenstaand aantal (berekende) parkeerplaatsen geeft invulling aan een belangrijk deel van de parkeerbehoefte, maar het kan zijn dat verschillende doelgroepen op andere tijden gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Om dat in beeld te brengen is een toets nodig van het dubbelgebruik. Dit wil zeggen dat voor alle maatgevende momenten bepaald wordt of er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de parkeerbehoefte op het betreffende moment. De gelijktijdige aanwezigheidspercentages staan in bijlage 2.

Met het doorlopen van de stappen 1 en 2 is de theoretische parkeeropgave voor de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling bepaald die beantwoordt aan de doelstelling om een passende parkeeroplossing te bieden en geen parkeeroverlast in de omgeving te veroorzaken. Omdat wordt gestreefd naar een groene en duurzame stad, is het wenselijk waar mogelijk minder parkeerplaatsen te realiseren dan de berekende parkeereis. In onderstaande stappen zijn de mogelijkheden weergegeven om deze parkeeropgave in te vullen. In alle gevallen geldt dat de voorgestelde parkeeroplossing slechts van toepassing kan worden verklaard, als deze structureel en beheersbaar kan worden gemaakt.

##### **Stap 3: berekenen van reducties op de parkeereis**

De eigenaar van de ruimtelijke ontwikkeling heeft de mogelijkheid om minder parkeerplaatsen te realiseren dan de berekende parkeereis. Voor iedere parkeerplaats die niet gerealiseerd wordt (en dus afgekocht wordt) dient een bedrag betaald te worden aan het mobiliteitsfonds.

De hoogte van het afkoopbedrag wordt berekend op basis van daar de raad op 19 juli 2023 vastgestelde bedragen:

- De afkoop van de parkeereis voor de eerste 3 parkeerplaatsen bedraagt € 10.000, - per parkeerplaats.
- De afkoop van alle sociale- en middeldure huur- en koopwoningen bedraagt € 10.000, - per parkeerplaats, ongeacht het aantal af te kopen parkeerplaatsen. (dus geen limiet van 3 parkeerplaatsen).
- De definitie van de woningtypen (zoals sociale- en middeldure huur- en koopwoningen) staan omschreven in het Woonvisie 2021 tot 2030.
- De afkoop van de parkeereis voor de parkeerplaatsen vanaf 4 parkeerplaatsen bedraagt € 16.600, - per parkeerplaats.
- De hoogte van het afkoopbedrag wordt berekend over de parkeereis tot 1 decimale achter de komma. Een afkoop van een parkeereis van 0,6 parkeerplaatsen bedraagt  $0,6 \times € 10.000, - = € 6.000, -$ . Een afkoop



50% van een parkeereis van 7 parkeerplaatsen betekent de afkoop van 3,5 parkeerplaatsen. Dan is de afkoopsom:  $(3 \times € 10.000, -) + (0,5 \times € 16.600, -) = € 38.300, -$

	Bedrag per parkeerplaats
Afkoop eerste 3 parkeerplaatsen	€ 10.000
Afkoop vanaf 4 parkeerplaatsen	€ 16.600
Afkoop voor alle sociale huur en koopwoningen en alle middeldure huur en koopwoningen	€ 10.000

*Tabel 1, afkoopsommen per 1 januari 2024. De bedragen worden jaarlijks geïndexeerd op basis CPI-Maart raming jaar T.*

De maximale reductie in de gereguleerde parkeergebieden bedraagt 50%. Er kan dus tot maximaal 50% van de parkeerplaatsen afgekocht worden. Uitzonderingen hierop zijn:

- In de niet-gereguleerde gebieden is geen afkoop van de parkeereis mogelijk. Dit vanwege het feit dat in gratis parkeergebieden bijna geen handhavingmogelijkheden zijn om te voorkomen dat mensen gratis op straat gaan parkeren, waardoor de parkeerdruk in die gebieden op straat zal toenemen. Aangezien voor het gebied tot aan de buitenring is besloten dat in dit gebied parkeerregulering zal worden ingevoerd geldt voor deze regel dat dit gebied al als gereguleerd gebied gezien wordt. Met andere woorden: tot aan de buitenring is vanaf inwerkingtreding van deze nota Parkeernormen de afkoop van de parkeereis al mogelijk.
- Voor het Kern winkelgebied (KWG) geldt dat er geen parkeernorm is en er dus ook geen afkoop mogelijk is.
- Een ruimtelijke ontwikkeling binnen het gereguleerde gebied die (vóór een eventuele afkoop) 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 GROEP-lijst komen te staan en de bewoners geen recht meer hebben op parkeervergunningen op straat.

Ter verduidelijking een voorbeeld:

- Bij een parkeereis van 4 parkeerplaatsen in het gereguleerde gebied mogen er maximaal 2 parkeerplaatsen afgekocht worden. Er moeten dan nog 2 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Het is niet zo dat deze 2 dan ook nog afgekocht kunnen worden.

#### **Stap 4: bepalen van de parkeeroplossing(en)**

Het aantal parkeerplaatsen dat uiteindelijk gerealiseerd dient te worden moet voldoen aan de NEN2443 en de ontwerpwijzer van het ASVV2021. De aanvrager dient aan te tonen dat de parkeerplaatsen aan de NEN2443 en de ASVV voldoen. De parkeerplaatsen voortkomend uit de parkeereis dienen gerealiseerd te worden.

#### **Speciale aandachtspunten**

- Indien bij een ruimtelijke ontwikkeling openbare parkeerplaatsen of parkeerplaatsen die verhuurd worden aan derden komen te vervallen, dan dienen deze gecompenseerd te worden in de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Tenzij aangetoond kan worden dat deze reeds aanwezige parkeerplaatsen niet (meer) gebruikt worden.
  - Het is toegestaan om gebruik te maken van bestaande private parkeerplaatsen in de omgeving, mits aangetoond kan worden dat deze gedurende minimaal 20 jaar beschikbaar zijn voor de bewoners van de betreffende ruimtelijke ontwikkeling. De gemeente stelt geen voorwaarden over bijvoorbeeld abonnementstarieven of abonnementsvoorwaarden. Het is aan partijen onderling om daar afspraken over te maken. Het doel van deze regel is dat deze parkeerplaatsen optimaal gebruikt kunnen worden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan nieuwe woningen die gebruik kunnen maken van een bestaande parkeergarage die aantoonbaar (structureel) overcapaciteit heeft en deze capaciteit wil inzetten om de woningen te faciliteren. Voor deze plaatsen wordt dan geen afkoopbedrag aan het mobiliteitsfonds gedaan, indien door de eigenaar en exploitant van de parkeergarage aangegeven wordt dat er daadwerkelijk overcapaciteit is in de parkeergarage.
- Het gebruik maken van bestaande parkeerplaatsen in de omgeving geldt niet voor parkeerplaatsen die in het openbaar gebied gelegen zijn (een zogenaamde salderingsregeling). Dit zodat er op termijn meer ruimte voor groen ontstaat in de openbare ruimte.

### **5 Borgen van de parkeeroplossing**

#### **5.1 Vastleggen GROEP-lijst (Geen Recht Op Parkeervergunning)**

In deze parkeernota wordt ervan uitgegaan dat iedere ruimtelijke ontwikkeling voorziet in haar eigen parkeerbehoefte.

Door te voldoen aan de parkeereis (voldoen aan de eigen parkeerbehoefte) is het niet noodzakelijk om ook nog aanspraak te maken op een parkeervergunning in de openbare ruimte indien hier sprake van is. Er is immers voldoende parkeerplaats op eigen terrein voorzien. Nieuwe ontwikkelingen in gebieden waar momenteel geen gereguleerd parkeren is ingevoerd, geldt dat deze adressen niet op de GROPLijst komen te staan.

Hierdoor worden alle adressen in de gereguleerde gebieden die voldoen aan de parkeereis, met of zonder reductie, op de zogenaamde GROPLijst geplaatst. De bewoners van deze adressen hebben géén recht op een eerste, tweede, of meerdere parkeervergunningen. Ook als het aantal te verkrijgen parkeervergunningen in dat gebied groter is dan het aantal te realiseren eigen parkeerplaatsen. In de nota Parkeerbeleid wordt bepaald wie recht heeft op parkeervergunningen. Daarin wordt ook bepaald hoe omgegaan wordt met de adressen die parkeerplaatsen op eigen terrein hebben, of daarover kunnen beschikken, de zogenaamde POET-regeling (Parkeren Op Eigen Terrein).

De GROPLijst is een lijst met adressen in het gereguleerde gebied waarvan de bewoners en bedrijven geen aanspraak maken op een parkeervergunning. Er bestond in het vorige beleid de mogelijkheid om bijvoorbeeld één parkeerplaats op eigen terrein te hebben en indien er in het gebied 2 parkeervergunningen mogelijk zijn, voor de tweede auto een vergunning op straat aan te vragen. Bij de nieuwe aanvragen voor een omgevingsvergunning is dat niet meer mogelijk. Indien een adres de omgevingsvergunning verkregen heeft, is er voldaan aan de parkeereis en is het niet mogelijk om een (eerste of tweede) parkeervergunning aan te vragen (tenzij dit heel expliciet is overeengekomen).

Het kan hierdoor dus voorkomen dat een ouder pand in een straat wel recht heeft op een parkeervergunning en een nieuw pand geen recht heeft op een parkeervergunning. Dit komt doordat het nieuwe pand van te voren wist dat er geen recht meer is op een parkeervergunning en dat het alle parkeren op eigen terrein moet oplossen en anders van andere vervoerswijzen gebruik dient te maken. Bij de bouw van de oude panden was deze regel er niet. Veel huizen zijn zelfs gebouwd in een tijd dat er nog geen druk van parkerende auto's was of waarin zelfs bewust het parkeren op straat was bedacht. Dat betekent niet dat deze oude panden per definitie recht hebben een parkeervergunning. Wie recht heeft op een (of meerdere) parkeervergunning(en) wordt niet in de nota parkeernormen geregeld, maar in het parkeerbeleid. In het parkeerbeleid wordt bijvoorbeeld vastgelegd wanneer iemand toch aanspraak maakt op een parkeervergunning of een speciale parkeerplaats op straat (denk daarbij bijvoorbeeld aan gehandicaptenparkeerplaatsen, oplaadpunten, vergunningen voor deelauto's, e.d.).

## 5.2 Uitwerking publiek- en privaatrechtelijk

In de koop- en huurovereenkomsten dienen eigenaren van de panden een kettingbeding op te nemen waarin het ook voor de toekomstige bewoners en huurders duidelijk is dat zij geen aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning. Indien sprake is van anterieure overeenkomsten tussen ontwikkelaar en gemeente dient hier door de gemeente een bepaling over te worden opgenomen in deze overeenkomst.

## 5.3 Communicatie naar (eind)gebruikers

Het is een verplichting voor de aanvrager van de omgevingsvergunning, om de eigenaar van het pand (indien de aanvrager niet de eigenaar is) en deze op zijn beurt aan de huurder(-s) en/of kopers van het pand te informeren over het feit dat de (toekomstige) gebruikers (bewoners, werknemers en bezoekers) geen recht hebben op een parkeervergunning.

## 6 Juridisch kader

### 6.1 Hardheidsclausule

In artikel 4.84 van de Algemene wet bestuursrecht is verwoord dat het bevoegde bestuursorgaan de beleidsregels respecteert, tenzij dat voor één of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregels te dienen doelen. Concreet betekent dit dat het college van B&W de bevoegdheid heeft om af te wijken van de 'Nota Parkeernormen 2023', als zich bijvoorbeeld een situatie voordoet waarin één of meerdere belanghebbenden onevenredig worden benadeeld door toepassing van deze nota. Indien gebruik gemaakt wordt van deze zogenaamde "hardheidsclausule" dient dit onderbouwd en beargumenteerd te worden. Ontheffing van de parkeereis is pas aan de orde indien zich een bijzondere omstandigheid voordoet. Voorbeelden van mogelijke afwijkingsgronden zijn (doch niet limitatief):

a) Het realiseren 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 - afkoop van de parkeereis - 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.

b) 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.

### **6.2 Overgangsregeling**

De voorbereiding van ruimtelijke ontwikkelingen kent vaak een lange doorlooptijd. Om duidelijkheid en rechtszekerheid te bieden aan initiatiefnemers en belanghebbenden is een overgangsregeling daarom vereist. Verzoeken om een bestemmingsplan of functie te wijzigen of om een omgevingsvergunning aan te vragen die zijn ingediend vóórdát deze beleidsnota formeel in werking is getreden, worden getoetst aan de 'Beleidsregels Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen Hilversum 2017' en – indien van toepassing – de 'Beleidsnotitie Parkeernormering OV-Knooppunten'. Het gaat dan alleen om onderdelen die op het betreffende verzoek cq. de betreffende aanvraag van toepassing zijn.

### **6.3 Slot- en overgangsbepaling**

1. Deze beleidsregels treden op 15 september 2023 in werking

2. De inwerkingtreding van de regel dat de parkeereis tot maximaal 3 parkeerplaatsen geheel afgekocht kan worden, wordt voor nieuwe ontwikkelingen met woningen uitgesteld tot de dag na het moment dat het toekomstige nieuwe beleid meervoudige bewoning in werking treedt. Om zekerheid te bieden voor aanvragers van een omgevingsvergunning is de uiterste ingangsdatum van deze regel 1 januari 2025.

3. De inwerkingtreding van de regel dat de parkeereis tot maximaal 3 parkeerplaatsen geheel afgekocht kan worden gaat voor "wonen boven winkels" in na inwerkingtreding van deze Nota Parkeernormen voor de ontwikkelingen van maximaal 1 appartement boven een winkel. Nadrukkelijke kanttekening hierbij is dat dit niet automatisch betekent dat de omgevingsvergunning verstrekt wordt als aan dit onderdeel voldaan wordt. Iedere aanvraag wordt op alle beleidsaspecten getoetst (denk daarbij bijvoorbeeld aan kwaliteitseisen en overconcentratie).

4. "Sectie B: Parkeren bij Ruimtelijke ontwikkelingen" behorende bij "Parkeernota Hilversum 2017", waarin de beleidsregels voor de parkeernormen uit 2017 staan omschreven komt met de inwerkingtreding te vervallen.

5. "Beleidsnotitie Parkeernormering OV-Knooppunten" uit 2021 komt met de inwerkingtreding te vervallen.

### **Bijlages**

1. Parkeernormen (tabel)
2. Aanwezigheidspercentages (tabel)
3. Kaart Kern Winkelgebied

### **Bijlage 1 Parkeernormen**

Parkeernorm - Hilversum				
Kencijfers wonen - sterk stedelijk				
Gebaseerd op de gemiddelde norm CROW-sterk stedelijk	parkeerkencijfers (per woning)			Centrum en OV knooppunten (50% tov CROW-centrum)
	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	
<i>Voor de grens van goedkoop, middelduur en duur verwijzen we naar definitie in de actuele Woonvisie</i>	Hilversum	Hilversum	Hilversum	
koop, huis vrijstaand	1,5	1,8	2,1	0,7
koop, huis, twee onder een kap	1,4	1,7	1,9	0,6
koop, huis, tussen/hoek	1,3	1,5	1,7	0,6
koop, appartement, duur	1,3	1,6	1,8	0,6
koop, appartement, midden	0,8	1,0	1,2	0,3
koop, appartement, goedkoop	0,6	0,8	0,9	0,3
huur, huis, vrije sector	1,3	1,5	1,7	0,6
huur, huis, sociale huur	0,5	0,8	0,9	0,3
huur, appartement, duur	1,2	1,4	1,6	0,5
huur, appartement, midden-goedkoop (incl. sociale huur)	0,4	0,6	0,7	0,2
kamerhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,2	0,3	0,3	0,1
kamerhuur studenten niet-zelfstandig	0,0	0,0	0,0	0,0
servic flat	0,5	0,6	0,7	0,0
kleine eenpersoonswoning (tinyhouse; grondgebonden)	0,2	0,3	0,3	0,1
Bezoekers voor alle woningen (afwijkend tov CROW)	0,1	0,1	0,1	0,1

### Toelichting:

Voor het bezoekersdeel voor woningen geldt (in tegenstelling tot de CROW-richtlijn) een norm van 0,1 per woning. Dat geldt voor alle woningen, conform advies uit het onderzoek van Stienstra/Sweco november 2021.

Deze norm van 0,1 per parkeerplaats komt bovenop de norm voor bewoners.

Kencijfers werken - sterk stedelijk				
	parkeerkencijfers (100 m2 bvo)			Centrum en OV knooppunten (50% tov CROW-centrum)
	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	
	Hilversum	Hilversum	Hilversum	
kantoor (zonder baliefunctie)	1,55	1,65	2,55	0,6
commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	1,85	2,25	3,55	0,8
bedrijf arbeidsintensief/bezoekerextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,75	2,15	2,35	0,7
bedrijf arbeidsextensief/bezoekers-extensief (loods, opslag, transport)	0,75	0,95	1,05	0,3
bedrijfsverzamelgebouw	1,35	1,55	1,95	0,5

Kencijfers winkelen en boodschappen - sterk stedelijk				
	parkeerkencijfers (100 m2 bvo)			Centrum en OV knooppunten (50% tov CROW-centrum)
	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	
	Hilversum	Hilversum	Hilversum	
buurtsupermarkt	2,7	3,4	n.v.t.	1,0
fullservice-supermarkt	4,3	5,15	n.v.t.	1,7
grote supermarkt (XL)	6,8	7,7	n.v.t.	3,0
supermarkt to-go concept	0	0	0	0
groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	5,65	5,9	6,15	n.v.t.
groothandel algemeen	6,4	6,4	6,4	n.v.t.
binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 50.000 tot 100.000 inwoners	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,9
buurt- en dorpscentrum	3,1	3,7	n.v.t.	n.v.t.
wijkcentrum (klein)	3,7	4,5	n.v.t.	n.v.t.
wijkcentrum (gemiddeld)	4,3	5,1	n.v.t.	n.v.t.
wijkcentrum (groot)	4,8	5,7	n.v.t.	n.v.t.
stadsdeelcentrum	5,2	6,3	n.v.t.	n.v.t.
weekmarkt (bij klein wijk- buurt- en dorpscentrum)	0,2	0,2	n.v.t.	0,1
kringloopwinkel	1,15	1,65	2,25	0,3
bruin- en witgoedzaken	5,55	7,35	9,25	1,8
woonwarenhuis/woonwinkel	1,55	1,65	1,95	0,6
woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	4,75	5,15	n.v.t.
meubelboulevard/woonboulevard	1,85	2,25	2,65	0,7
winkelboulevard	3,45	3,95	4,45	1,5
outletcentrum	8,8	9,6	10,4	4,0
bouwmart	1,75	2,25	2,45	0,7
tuincentrum	2,25	2,55	2,85	1,0
groencentrum	2,25	2,55	2,85	1,0



Kencijfers sport, cultuur en ontspanning - sterk stedelijk	parkeerkencijfers (per 100 m2 bvo)			Centrum en OV knooppunten (50% tov CROW-centrum)
	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	
	Hilversum	Hilversum	Hilversum	
bibliotheek	0,75	1,05	1,35	0,2
museum	0,6	0,95	n.v.t.	0,2
bioscoop	8,45	11,0	13,7	1,6
filmtheater/filmhuis	5,2	7,7	9,9	1,3
theater/schouwburg	7,9	9,8	12,0	3,7
music altheater	3,4	3,9	5,05	1,5
casino	6,1	6,5	8,0	2,9
bowlingcentrum	2,2	2,8	2,8	0,8
biljart-/snookercentrum	1,05	1,35	1,75	0,4
danstudio	3,8	5,4	7,4	0,8
fitnessstudio/sportschool	3,4	4,7	6,5	0,7
fitnesscentrum	4,4	6,2	7,4	0,9
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	n.v.t.	9,3	10,3	n.v.t.
sauna, hammam	4,6	6,6	7,4	1,3
sporthal	2,05	2,65	3,45	0,7
sportzaal	1,85	2,65	3,55	0,5
tennishal	0,4	0,5	0,5	0,2
squashhal	2,4	2,7	3,2	0,8
zwembad overdekt	10,7	11,5	13,3	5,4
zwembad openlucht	10,1	12,9	15,8	5,1
zwemparadijs	4	4	4	2
sportveld	20	20	20	10
stadion	0,12	0,12	0,12	0,06
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,35	1,65	2,05	0,6
kunstijsbaan (400 meter)	2,05	2,35	2,75	1,0
ski- en snowboardhal	n.v.t.	2,35	n.v.t.	n.v.t.
jachthaven	0,6	0,6	0,6	0,3
golfoefencentrum (pitch and putt)	n.v.t.	51	56	n.v.t.
golfbaan (18 holes)	n.v.t.	96	118	n.v.t.
indoorspeeltuin (kinderspeelhal) gemiddeld en kleiner	3,7	4,4	5,1	1,5
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	4,3	5,3	6,1	1,8
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	4,6	5,5	6,4	1,9
kinderboerderij (stadsboerderij)	3,7	4,4	5,1	1,5
manege (paardenhouderij)	n.v.t.	n.v.t.	0,4	n.v.t.
dierenpark per ha netto terrein	8	8	8	4
attractie- en pretpark per ha netto terrein	n.v.t.	8	8	n.v.t.
volkstuin (per 10 tuinen)	1,25	1,35	1,45	n.v.t.
plantentuin (botanische tuin) (per gemiddelde tuin)	7,5	10,5	13,5	n.v.t.

Kencijfers horeca en (verblijfs-)recreatie - sterk stedelijk	parkeerkencijfers			Centrum en OV knooppunten (50% tov CROW-centrum)
	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	
	Hilversum	Hilversum	Hilversum	
camping (kampeerterrein (per standplaats)	n.v.t.	n.v.t.	1,2	n.v.t.
bungalowpark (huisjescomplex) per 100 m2 bvo	n.v.t.	1,6	2,1	n.v.t.
1* hotel per 10 kamers	0,8	2,3	4,5	0,2
2* hotel per 10 kamers	2,15	3,85	6,25	0,7
3* hotel per 10 kamers	3,1	4,7	6,8	1,0
4* hotel per 10 kamers	4,9	6,8	9,0	1,6
5* hotel per 10 kamers	7,6	10,1	12,6	2,5
café/bar/cafetaria (per 100 m2 bvo)	5	6	7	2,5
restaurant (inclusief fastfoodrestaurant) (per 100 m2 bvo)	9	13	15	4,5
discotheek per 100 m2 bvo	12,3	18,4	20,8	3,1
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw per 100 m2 bvo	5,5	7,5	7,5	2,0

<b>Kencijfers gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen - sterk stedelijk</b>				
	<b>kencijfers (per beh.kamer/per aangegeven maat)</b>			Centrum en OV knooppunten (50% tov CROW- centrum)
	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	
	Hilversum	Hilversum	Hilversum	
huisartsenpraktijk (-centrum)	2,45	2,95	3,25	1,0
apothek	2,75	3,15	3,55	1,1
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,45	1,75	1,95	0,6
consultatiebureau	1,55	1,85	2,15	0,6
consultatiebureau voor ouderen	1,6	1,9	2,2	0,7
tandartsenpraktijk (-centrum)	1,95	2,35	2,65	0,8
gezondheidscentrum	1,85	2,15	2,45	0,8
ziekenhuis per 100 m2 bvo	1,6	1,7	2,0	0,7
crematorium per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	30,1	30,1	n.v.t.
begraafplaats per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	31,6	31,6	n.v.t.
penitentiaire inrichting per 10 cellen	2,15	3,25	3,65	0,8
religiegebouw per zitplaats	0,15	0,15	0,15	0,1
verpleeg- en verzorgingstehuis per wooneenheid	0,4	0,4	0,4	0,3
buurthuis	1,5	2	2,5	0,5

<b>Kencijfers onderwijs - sterk stedelijk</b>				
	<b>parkeerkencijfers (per 100 m2 bvo)</b>			Centrum en OV knooppunten (50% tov CROW- centrum)
	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	
	Hilversum	Hilversum	Hilversum	
kinderdagverblijf (creche) per 100 m2 bvo	1,1	1,2	1,5	0,5
basisonderwijs per leslokaal	0,75	0,75	0,75	0,4
middelbare school per 100 leerlingen	4,0	4,4	4,9	1,7
ROC per 100 leerlingen	4,8	5,2	5,9	2,1
hogeschool per 100 studenten	8,9	9,5	10,9	4,2
universiteit per 100 studenten	13,5	14,7	16,8	5,9
avondonderwijs per 10 studenten	5,0	6,0	10,5	2,0

## Bijlage 2 Aanwezigheidspercentages

### Aanwezigheidspercentages

wonen	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koopavond incl event	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
aanleunwoning en serviceflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%

werken	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koopavond incl event	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
kantoren	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	100%	100%	15%	15%	0%	15%	0%	0%

winkel en boodschappen	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koopavond incl event	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
bouwmarkt	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
tuincentrum / groencentrum	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
bruin- en witgoedzaken	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
woonwarenhuis (zeer groot)	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
kringloopwinkel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
meubelboulevard / woonboulevard	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
outletcentrum	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
groothandel in levensmiddelen	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
overige detailhandel amersfoort	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
wijkwinkelcentrum	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%

sport, cultuur en ontspanning	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koopavond incl event	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
bowlingcentrum	10%	40%	100%	100%	0%	60%	100%	100%
biljartcentrum	10%	40%	100%	100%	0%	60%	100%	100%
sportschool / dansstudio	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportshal	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportzaal	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
indoorspeeltuin/kinderspeelhal	30%	100%	100%	100%	0%	100%	80%	100%
tennishal	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
squashhal	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
zwembad overdekt	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
zwembad openlucht	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
wellnescentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	30%	50%	100%	90%	0%	100%	90%	100%
sauna, hammam	30%	50%	100%	90%	0%	100%	90%	100%
bibliotheek	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%
biscoop / filmhuis	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
theater / schouwburg	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
casino	15%	30%	90%	90%	0%	60%	100%	60%
volkstuin	10%	50%	75%	40%	0%	100%	40%	80%
jachthaven	50%	100%	80%	80%	80%	100%	80%	100%
manege (paardenhouderij)	10%	40%	100%	100%	0%	100%	60%	100%
museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%
sportveld	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%

horeca en (verblijfs)creatie	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koopavond incl event	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
bungalowpark (huisjescomplex)	30%	40%	80%	80%	80%	100%	100%	100%
camping (kampeerterein)	30%	40%	80%	80%	80%	100%	100%	100%
hotel	30%	40%	100%	100%	100%	80%	100%	80%
discotheek	0%	0%	0%	80%	80%	0%	100%	0%
café / bar / cafetaria	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%
restaurant	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%
evenementhal / beursgebouw / congresgebouw	-	-	-	-	-	-	-	-

gezondheid en (sociale) voorzieningen	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koopavond incl event	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
huisartsenpraktijk (-centrum)	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
gezondheidscentrum	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
consultatiebureau voor ouderen	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
tandartsenpraktijk (-centrum)	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
apotheek	100%	75%	10%	10%	0%	0%	0%	0%
ziekenhuis - medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	25%	40%	40%
ziekenhuis - patiënten en bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
crematorium	100%	100%	10%	10%	0%	100%	10%	100%
begraafplaats	100%	100%	10%	10%	0%	100%	10%	100%
penitentiaire inrichting	-	-	-	-	-	-	-	-
religiegebouw	10%	20%	70%	10%	0%	10%	100%	70%
verpleeg- en verzorgingstehuis	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%

onderwijs	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koopavond incl event	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
kinderdagverblijf (creche)	100%	100%	20%	20%	0%	0%	0%	0%
basisschool	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
middelbare school	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
ROC	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
hogeschool	100%	100%	20%	20%	0%	0%	0%	0%
universiteit	100%	100%	20%	20%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

### Bijlage 3 Afbakening Kernwinkelgebied

Het kernwinkelgebied wordt gemarkeerd door de verzinkbare paaltjes, waardoor dit gebied niet zonder ontheffing bereikbaar is voor auto's.



