

RAPPORT

Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040

Deelonderzoek 8: Parkeren

Klant: Gemeente Hilversum

Referentie: BI2917-MI-RP-220201-1358

Status: S0/P01.01

Datum: 29 november 2022

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040

Sub titel: Deelonderzoek 8: Parkeren
Referentie: BI2917-MI-RP-220201-1358
Status: P01.01/S0
Datum: 29 november 2022
Projectnaam: Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040
Projectnummer: BI2917
Auteur(s): Jos Hengeveld, Wiandy Balster

Opgesteld door: Jos Hengeveld, Lieke Hüsslage,
Wiandy Balster

Gecontroleerd door: Wiandy Balster

Datum: 21 oktober 2022

Goedgekeurd door: Jos Hengeveld

Datum: 21 oktober 2022

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2040	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Inleiding	1
1.3	Aanpak en leeswijzer	1
2	Huidige situatie	2
2.1	Hoe is de huidige situatie?	3
2.2	Vergezicht en ambities voor Hilversum	4
3	Benchmark parkeernormen	7
3.1	Inleiding	7
3.2	Benchmark	7
3.2.1	Wel of niet gereguleerde gebieden	7
3.2.2	Grote gebiedsontwikkelingen	8
3.2.3	Woningen en bedrijven	9
3.2.4	Deelmobiliteit	10
3.2.5	Autoluwe binnenstad	11
3.2.6	OV-knooppuntlocaties	13
3.3	Conclusies	13
4	Deelonderzoek 8: Parkeren en toekomstig parkeerbeleid	15
4.1	Vergezicht	15
4.1	Welke stappen/maatregelen nodig om tot hogere doel (route 2040 te komen)	15
4.2	Routekaart naar 2040	16
4.3	Maatregelrichtingen	17
4.3.1	Parkeernormen	18
4.3.2	Reductiemogelijkheden op parkeernormen bij ontwikkelingen	18
4.3.3	Parkeerregime	19
4.3.4	Variabelen bij een parkeerregime	21
4.3.5	Digitaliseren van de parkeerketen	22
4.3.6	Regelgeving en handhaving	22
4.4	Inzicht in de kosten	22
4.5	Maatregeladvies	24
4.6	Maatreegeffecten	25
4.7	Synergie	26

1 Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2040

1.1 Aanleiding

Hilversum staat voor grote uitdagingen, zowel wat betreft knelpunten in verkeerssituaties, maar ook voortgaande ruimtelijke ontwikkelingen vragen om een structurele visie. Uit het opstellen van de Mobiliteitsvisie is gebleken dat iedereen – of ze nu groen, paars, links of rechts stemmen – streeft naar een groen en schoon Hilversum waar het fijn wonen is. Een stad waar iedereen makkelijk en veilig op zijn bestemming kan komen, op een manier die bij ze past. En waar vernieuwing een belangrijke rol speelt, zowel bij de economische ontwikkeling van de stad als bij het verbeteren van de leefbaarheid.

De “Mobiliteitsvisie 2040” heeft Hilversum inmiddels vastgesteld. Hierin heeft de gemeente gekozen voor het scenario “Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit”, met daarbij behorend een breed pallet aan te nemen maatregelen. Een van de nader uit te werken maatregelen betreft parkeren, waarbij het voornemen vastgesteld is om aan de gang te gaan met innovatief parkeerbeleid. Dit deelrapport gaat in op de mogelijkheden om dit te realiseren.

1.2 Inleiding

In de mobiliteitsvisie is door de raad gekozen om het onderdeel parkeren als deelonderzoek van het uitvoeringsplan uit te werken. Hierin is bewust de keuze gemaakt om parkeren als middel in te zetten om te komen tot een groene, duurzame en innovatieve stad. Tijdens het opstellen van dit document is het nieuwe coalitieakkoord vastgesteld waarin een duidelijke bestuurlijke keuze wordt gemaakt voor de nieuwe koers van het parkeerbeleid in de gemeente. Dit is in dit stuk benadrukt.

Parkeren is in Hilversum, net als in vele andere gemeenten, binnen het ambtelijke apparaat een aparte afdeling. Binnen deze afdeling is het voornemen uitgesproken om het huidige parkeerbeleid te vernieuwen. In dit stuk is bewust gekozen om naast de parkeernormen ook alvast een doorkijk te geven naar de verschillende maatregelen die hierin kunnen staan (dit passend binnen de doelen van de mobiliteitsvisie). Parkeren is namelijk dienend aan het kunnen reizen van A naar B, om te wonen, werken of te recreëren. Daarmee is het ook dienend aan het kunnen realiseren van een vitale, leefbare, groene, duurzame samenleving. Parkeren heeft daardoor een groot raakvlak met de andere deelonderzoeken en vormt daarmee een cruciaal onderdeel om het beoogd eindresultaat te bereiken. Dat betekent niet dat met het aanpassen van het parkeerbeleid de leefbare en duurzame samenleving geregeld wordt. De maatregelen op alle beleidsvelden hebben een onlosmakelijke samenhang. Alleen aanpassen van parkeerbeleid is niet voldoende om een verandering te bewerkstellen.

1.3 Aanpak en leeswijzer

De huidige situatie en het huidige parkeerbeleid is allereerst beschreven (in hoofdstuk 2), vervolgens is een benchmark gemaakt van de huidige parkeernormen (in hoofdstuk 3), dit om een onderbouwd beeld te geven van de mogelijkheden voor de gemeente Hilversum. In hoofdstuk 4 wordt tot slot een beeld gegeven van het mogelijk toekomstig parkeerbeleid. Ondanks dat dit nog in ontwikkeling is, is wel bekend welke maatregelen mogelijk zijn. Deze ‘knoppen’ waaraan gedraaid kan worden zijn bewust in beeld gebracht. Het betreft de volgende type maatregelen:

- A. Nota Parkeernormen;
- B. Toepassen reductiefactoren parkeernormen;
- C. Hanteren van parkeerregime;
- D. Variabelen bij parkeerregime;

- E. Digitaliseren van de parkeerketen;
- F. Regelgeving en handhaving.

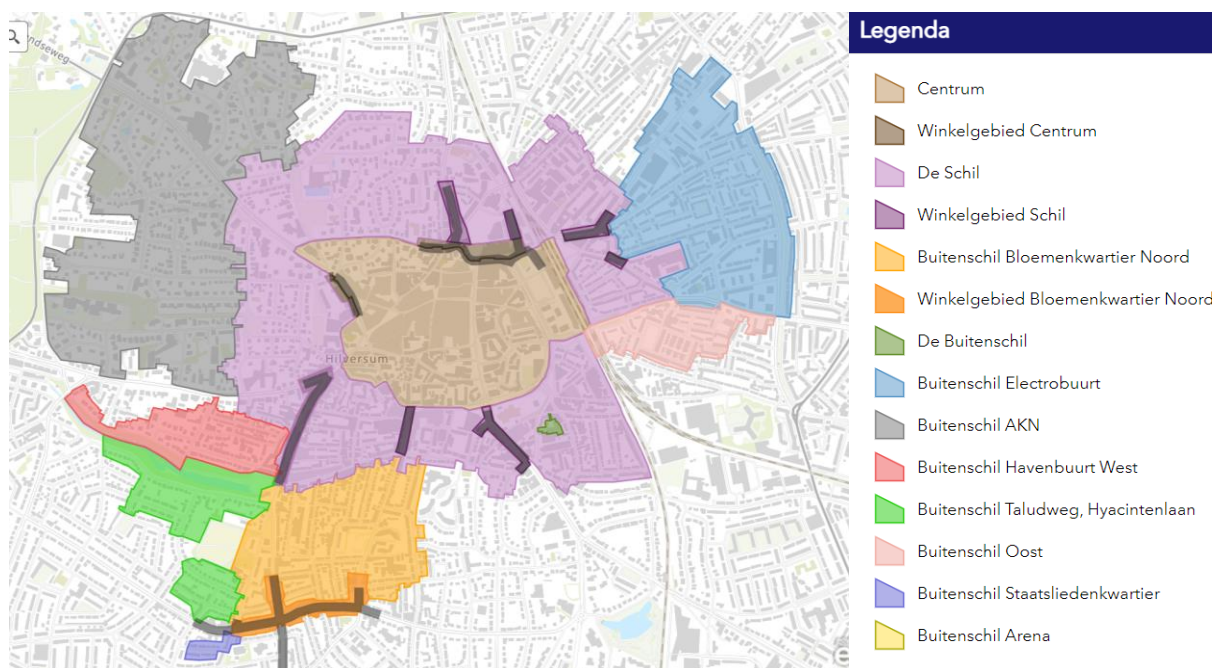
In hoofdstuk 4 worden aanbevelingen gedaan over welke maatregelen vanuit de doelen van mobiliteitsvisie nodig zijn om de doelen te behalen. Ook wordt aangegeven welke weerstanden aanwezig zijn en welke investering hierbij hoort. Dit is natuurlijk afhankelijk van de mate waarin deze maatregelen worden ingezet (in omvang en tijd).

2 Huidige situatie

2.1 Hoe is de huidige situatie?

Met een nog altijd stijgend¹ autobezit en de toename van het aantal huishoudens in de gemeente blijft het een opgave om de schaarse parkeerruimte zo goed mogelijk te verdelen. Parkeeroverlast is inzichtelijk te maken door de data van parkeerklachten en parkeerdrukmetingen bij elkaar te nemen. Het bereikbaar en leefbaar houden van buurten is het belangrijkste uitgangspunt, waarbij klantvriendelijk parkeren voor bewoners, ondernemers en bezoekers van Hilversum voorop staat.

Hilversum kent een aantal reguleringsmiddelen, waarvan betaald parkeren en de parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen de belangrijkste zijn. Het huidige gemeentelijk beleid is hierin reactief. Pas na een verzoek van voldoende bewoners om een proef met betaald parkeren te houden, wordt dit gedaan. Verder wordt op aanvraag van de nood- en hulpdiensten actie ondernomen. Als straten te vol staan met geparkeerde auto's waar de hulpdiensten niet langs kunnen kan besloten worden om betaald parkeren in te voeren om de parkeerdruk in die straat te verminderen, zodat de aanrijtijden bij calamiteiten niet in gevaar komen. In onderstaande afbeelding zijn de gebieden aangegeven waar betaald parkeren is ingevoerd in Hilversum (alle gekleurde gebieden). De verschillende kleuren geven de verschillende vergunninggebieden aan. De donkeren strepen zijn de winkelstraten waar een aangepast regime geldt.



Figuur 1: de verschillende deelgebieden in Hilversum met betaald parkeren

Om de parkeerdruk, die er op veel plaatsen in Hilversum is, niet verder te laten toenemen geldt het beleid dat bij de ontwikkeling van bouwplannen en/of functiewijzigingen er moet worden voorzien in de eigen parkeerbehoefte; de extra toegevoegde parkeervraag moet op eigen terrein worden opgelost.

In 2017 zijn de parkeernota Hilversum en de nota parkeernormen Hilversum vastgesteld. In de parkeernota wordt onderscheid gemaakt in 4 secties:

¹ CBS: in 2019 en 2020 was het autobezit in Hilversum 0,9 per huishouden,

- Sectie A: betaald parkeren;
- Sectie B: Parkeren bij Ruimtelijk ontwikkelingen;
- Sectie C: Parkeerverordening;
- Sectie D: Overige maatregelen.

Verder is in december 2017 de Parkeerverordening 2018 vastgesteld. Hierin zijn de regels over het betaald parkeren opgenomen.

In 2019 zijn de Nadere Regels Parkeervergunningen vastgesteld. Deze zijn op 1 juni 2019 van kracht gegaan. Een link naar deze regels is op de website van de gemeente Hilversum te vinden. Op de website waar de regels gepubliceerd staan, blijkt dat de regels sinds 1 november 2020 niet meer gelden.

Verder heeft de gemeente een Tijdelijke notitie 'Reducties bij ontwikkelingen' vastgesteld. Deze notitie betreft een handvat voor ontwikkelingen in betaald parkeergebied. Deze notitie is nodig om bepaalde ontwikkelingen toch doorgang te laten hebben. Deze notitie is opgesteld vanuit het principe 'de norm is de norm', waarbij doormiddel van een goed doordacht en onderbouwd mobiliteitsbeleid (verantwoordelijkheid ligt bij de initiatiefnemer) reducties kunnen worden verdiend op de geldende norm.

In april 2021 is de beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten gepubliceerd. Een aantal gebieden rondom de stations die Hilversum rijk is staan aan de vooravond van een grote transformatie. Deze beleidsnotitie laat zien onder welke voorwaarden het mogelijk is om bij de grote ontwikkelingen rondom de OV-knooppunten af te wijken van het beleid. Concreet houdt dit in dat de huidige parkeernorm de basis blijft. Onder voorwaarden kan deze norm gereduceerd worden met maximaal 50%. Voorbeelden van deze voorwaarden zijn dat de ontwikkeling mobiliteitsmaatregelen opneemt die het autobezit en gebruik verlagen. Hierdoor kan onderbouwd afgeweken worden van de huidige parkeernorm, mits er alternatieven voor het hebben of het gebruik van de auto worden aangetoond.

Na de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2022 hebben de partijen Hart voor Hilversum, VVD, Groen Links en CDA een coalitie gevormd. Het coalitieakkoord 'Hilversum Koesteren' hebben zij op 1 juni gepresenteerd. Hierin is onder andere opgenomen dat in de afgelopen jaren er in veel wijken naar tevredenheid van inwoners betaald parkeren is ingevoerd. Deze trend wil de coalitie versnellen vanwege parkeeroverlast in wijken en ook vanwege de woningnood. Invoering van betaald parkeren leidt, volgens het college, tot een verlaging van de parkeerdruk en maakt het ook mogelijk boven de winkels te gaan wonen. Het betaald parkeren wil het college invoeren tot aan de buitenring. De eventuele opbrengst wil het college opnieuw investeren in de bereikbaarheid van Hilversum. Uitgangspunt is dat betaald parkeren geen verdienmodel is.

2.2 Vergezicht en ambities voor Hilversum

Vergezicht

In 2040 is Hilversum een groene en innovatieve stad. Met een gezonde lucht, mooie leefbare straten met veel bomen en groen. Er is zeker nog wel ruimte voor een auto, maar dit zijn vooral deelauto's. Parkeren in de binnenstad doe je in een parkeergarage buiten het zicht. Bezoekers van Hilversum kiezen liever voor het openbaar vervoer, deelvervoer of fijnmazig vervoer omdat ze hiermee comfortabel naar de bestemming komen. Inwoners hebben veelal geen tweede auto meer, maar kiezen liever voor fiets, deelvervoer, fijnmazig vervoer of openbaar vervoer. Hilversum loopt hiermee voorop in Nederland als het gaat om duurzame mobiliteit en het realiseren van een autoluwe stad.

Ambities - Mobiliteitsvisie 2040

De Mobiliteitsvisie 2040 zet in op meer ruimte voor fietsen en wandelen binnen de stad. Ook het stimuleren van het gebruik van OV en deelmobiliteit speelt hierbij een rol. Dit wordt bewerkstelligd door lagere

parkeernormen rond OV-knooppunten om bewoners en bezoekers te stimuleren te kiezen voor een andere modaliteit dan de auto². Belangrijke randvoorwaarde is wel dat er alternatieven aanwezig moeten zijn voor de auto. Het uitgangspunt is altijd dat flexibiliteit moet leiden tot kwaliteit.

Hilversum heeft de opgave om de leefbaarheid en bereikbaarheid van het centrum te vergroten. En de ketenmobiliteit- en deelvervoer te stimuleren. Passend parkeerbeleid is daarbij een randvoorwaarde om dit succesvol te laten zijn. Het parkeerbeleid is een cruciale schakel in het totale palet aan maatregelen om de bereikbaarheidsopgave binnen Hilversum in te vullen:

- Met het parkeerbeleid kan gestuurd worden op wie er nog in het centrum en het autoluwe gebied mag parkeren, bijvoorbeeld de bewoners. Daarbij is het mogelijk om met het parkeerbeleid te sturen op het aantal auto's per huishouden. Daarbij kan gestuurd worden op het weren/voorkomen van de 2^e auto, wat het gebruik van deelvervoer en OV stimuleert. Impliciet betekent dit dus ook dat er een keuze gemaakt wordt in de keuze van toekomstige bewoners. Mensen die toch een 2^e auto willen hebben / nodig hebben worden ontmoedigd om in deze gebieden te wonen. Daarbij is parkeerregulering een noodzakelijke stap om een overloopeffect (hoge parkeerdruk, foutparkeerders, onveilige verkeerssituatie, onleefbare omgeving/verloederding) naar de schil om het autoluwe gebied te voorkomen. Gelijktijdig is het een noodzakelijke stap om alternatieven voor de auto beschikbaar te hebben (beschikbaarheid van deelmobiliteit, parkeervoorzieningen op afstand, goede fietsvoorzieningen e.d.).

Draagvlak bewoners over deelmobiliteit en het parkeerplaatsen

De druk op de openbare ruimte neemt toe, dit vraagt om het maken van keuzes. In de Mobiliteitsvisie 2040 is gepolst hoe de houding is ten aanzien van het terugdringen van parkeerplekken en stimuleren van deelmobiliteit.



Voorstanders geven bijvoorbeeld aan:

- De stad en de woonwijken slibben volledig dicht door auto's, zowel rijdend als geparkeerd. Beter om parkeren buiten de stad mogelijk te maken.
- Gemeente Hilversum dient het woongenot van bewoners voorop te stellen ! Autoverkeer weren ! Maatregelen die in de binnenring worden genomen moeten niet tot overlast lijden voor bewoners aan de buitenring ! Dus de problemen niet verleggen.

² Conform de beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten

- *Dit zou zoveel ruimte opleveren en aangenaamste omgeving (schone lucht, uitzicht) mijn ervaring is dat het prima te doen is.*

Tegenstanders geven aan:

- *Een stad zonder parkeervoorziening sterft een langzame dood. Nederland heeft gemiddeld slecht weer en daarom zal eigen vervoer altijd een rol blijven spelen om boodschappen te doen.*
- *Ik blijf graag onafhankelijk en zelfstandig. Ook nu ik ouder word en straks de behoefte aan vervoer van deur tot deur waarschijnlijk belangrijk voor mij is.*
- *Het lijkt mij verschrikkelijk om na het winkelen bekapt met het OV naar een verzamelplaats gebracht te worden.*

Bestuurlijk draagvlak

In het coalitieakkoord 'Hilversum Koesteren' voor de periode 2022-2026 is het volgende vastgelegd: *In de afgelopen jaren is er in veel wijken naar tevredenheid van inwoners betaald parkeren ingevoerd. Deze trend wil de coalitie versnellen vanwege parkeeroverlast in wijken en ook vanwege de woningnood. Sneller woningen creëren kan alleen als het nieuwe college in een breed gebied betaald parkeren en parkeervergunningen invoert. Bewoners van nieuwe woningen krijgen niet meer vanzelfsprekend een parkeervergunning. Starters en jongeren hebben behoefte aan woonruimte, maar niet per se aan een parkeerplek. Daarom stelt de coalitie voor betaald parkeren in te voeren binnen de buitenring.*

Geconcludeerd kan worden dat de geluiden uit de samenleving, zoals ook bleek uit de Mobiliteitsvisie, hebben geleid tot bestuurlijke actie. Uitgangspunt is dat gereguleerd parkeren in het hele gebied binnen de buitenring wordt ingevoerd. De exacte definiëring van "binnen de buitenring" is hierbij niet aangegeven. Deze zal bij de verdere uitwerking gedefinieerd worden.

3 Benchmark parkeernormen

3.1 Inleiding

Voor dit deelonderzoek is allereerst een benchmark uitgevoerd. Doel van deze benchmark is te onderzoeken hoe vergelijkbare gemeenten omgaan met de parkeernormen. Voor de benchmark zijn vergelijkbare gemeenten genomen uit het koopstromenonderzoek 2021. Hilversum valt daar in de categorie zeer sterk stedelijk, waarbij voor onderhavig document Amsterdam en Utrecht niet zijn meegenomen. Verder zijn steden meegenomen die ook als input hebben gediend voor het deelonderzoek Autoluwe binnenstad. Tot slot zijn nog gemeenten gebruikt waar wij recent een opdracht voor hebben uitgevoerd. Dit heeft geleid tot de volgende lijst gemeenten:

- A. Deventer (2013);
- B. Alkmaar (2020 - 2027);
- C. Amersfoort (2021);
- D. Leeuwarden (2014);
- E. Tilburg (2017);
- F. Leiden (2020);
- G. Hengelo (2021);
- H. Uitgeest (2013);
- I. Gooise Meren (2017).

3.2 Benchmark

In bijna alle vergelijkbare gemeenten geldt als uitgangspunt dat in principe het parkeren op eigen terrein het uitgangspunt is, waarbij voor de binnenstad of voetgangersgebieden uitzonderingen zijn. Daar waar het ruimtelijk of financieel niet haalbaar is kan maatwerk worden toegepast. Bijvoorbeeld:

- Dat de parkeerplaatsen elders in de openbare ruimte wordt gerealiseerd of faciliteren in de bestaande of nieuwe parkeervoorzieningen aan de randen van de binnenstad;
- Het toepassen van een parkeervonds zoals in Amersfoort;
- Het aanbieden van een afkoopregeling zoals in Tilburg, waarbij de gemeente binnen 10 jaar binnen 600m van ontwikkeling de extra parkeerplaatsen realiseert.

Daarnaast spelen de vergelijkbare gemeenten verschillend in op de thema's:

- Wel/niet gereguleerde gebieden;
- Grote gebiedsontwikkelingen;
- Woningen en bedrijven;
- Deelmobiliteit;
- Autoluwe binnenstad;
- OV knooppunten.

3.2.1 Wel of niet gereguleerde gebieden

De gemeenten Tilburg (2017) en Amersfoort (2021) hanteren vrijstelling van de parkeereis in niet gereguleerde gebieden voor kleine ontwikkelingen (niet zijnde woningen) met een parkeereis van 3 of minder parkeerplaatsen.

- De aanvrager toont via te leveren relevante onderzoeken aan, dat de parkeernorm voor die specifieke functie op de betreffende locatie verlaagd kan worden, omdat de norm te hoog is. Een verlaging van de parkeernorm kan alleen als redelijkerwijs aannemelijk wordt gemaakt dat de functie minder parkeerders genereert dan met de vastgestelde norm wordt berekend.
- In concrete gevallen kan de parkeereis met een beperkt aantal parkeerplaatsen naar beneden worden bijgesteld ten gunste van een optimale inrichting van terreinen of garages, zo lang dat niet leidt tot parkeeroverlast op de openbare weg; hierbij geldt dat de extra parkeerdruk op de openbare

weg als gevolg van het bouwplan niet hoger mag worden dan 80%, op het moment van de aanvraag.

Gereguleerd gebied

In de gereguleerde gebieden zijn verschillende opties: vrijstelling van parkeereis bij kleine ontwikkelingen, geen vergunning voor bewoners om op straat te parkeren. Vaak gaat dit gepaard met het inzetten en aanbieden van deelmobiliteit (zie ook hoofdstuk deelmobiliteit) en zijn er voor de autoluwe binnenstad nog specifieke afwijkingen mogelijk (zie ook Hoofdstuk autoluwe binnenstad), of is het gereguleerd gebied aanwezig rondom OV-knooppunten.

- Amersfoort (2021): in het gereguleerd gebied is net als in het niet-gereguleerd gebied mogelijk om vrijstelling van de parkeereis te krijgen bij functies niet zijnde woningen bij 3 of minder parkeerplaatsen. Daarnaast is in gereguleerd gebied (*uitgezonderd binnenstad, zie autoluwe binnenstad*) mogelijk om af te wijken voor het bezoekersdeel bij functiewijziging van panden voor bedrijven/ voorzieningen als de loopafstand tot grens regimegebied tenminste 200m is. Bij nieuwbouw niet-woonfuncties wordt geen ontheffing op de parkeereis verleend.
- Tilburg (2017): voor kleine bouwontwikkelingen in Tilburg wordt geen parkeereis gesteld. Kleine ontwikkelingen hebben in de regel een marginaal effect op een toename van de parkeerdruk in de omgeving. Onder kleine bouwontwikkelingen wordt verstaan ontwikkelingen met een (toename van de) parkeerbehoefte van maximaal 3 parkeerplaatsen.
 - o Op een aantal plekken in en rondom het centrum van Tilburg geldt parkeerregulering in de vorm van betaald parkeren in combinatie met parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven. Met de uitgifte van vergunningen aan bewoners en bedrijven heeft de gemeente een middel in handen om te sturen op het gebruik van de openbare parkeerruimte. Er zijn restricties op het verkrijgen van vergunningen. Op deze manier is het mogelijk om de omgeving te beschermen tegen parkeeroverlast. Daarnaast hanteert Tilburg een 0-vergunningregeling in gereguleerd gebied: dit betekent dat toekomstige gebruikers (en/of hun bezoekers) worden uitgesloten van het verkrijgen van parkeervergunningen.
 - o (*Vrijstelling bezoekers in binnenstad – zie autoluwe binnenstad*).
- Leiden (2020): als een ontwikkeling tenminste 500m van de grens van het reguleringsgebied ligt, mag de parkeernorm op 0 worden gesteld. Er worden namelijk geen parkeervergunningen uitgegeven. Parkeren wordt daardoor niet op straat afgewikkeld en is dus aan de initiatiefnemer om te bepalen hoeveel plekken hij wenst te realiseren op basis van de gemeentelijke normen. Binnen een afstand van 500m tot de reguleringsgrens dient voldaan te worden aan de parkeernorm.
- Hengelo (2021): Hengelo heeft aangepaste normen voor de binnenstad en gebiedsontwikkeling Hart van Zuid. Hierin zijn reducties bij wonen mogelijk op: fietsenstalling (max 10%), deelauto's (max 20%) en MaaS (max 10%) met een maximale totaalreductie van 20% in gereguleerd gebied en 50% in gereguleerd gebied dat tenminste 500m van de reguleringsgrens af ligt. Voor bedrijven geldt dat max 30% reductie bij een mobiliteitsplan. Ligt het gebied minder dan 500m van reguleringsgrens af dan is het 20%.

3.2.2 Grote gebiedsontwikkelingen

Hilversum heeft een woningbouwopgave, net als vele andere steden. In het parkeerbeleid van verschillende gemeenten is voor deze grote gebiedsopgave apart parkeerbeleid opgesteld.

- Tilburg (2017): bij grote gebiedsontwikkelingen wordt een parkeervisie opgesteld. Deze wordt vastgesteld door het stadsbestuur. Deze visie is dan leidend. Uitgangspunt blijft wel dat de omgeving beschermd moet worden tegen overlast door uitwijkgedrag. Voorbeeld is Spoorzone.
- Hengelo (2021): bij de gebiedsontwikkeling hart van Zuid zijn de parkeernormen gebaseerd op meest recente CROW-publicatie (minimale norm). Tevens reducties op parkeereis bij inzet: goede fietsplekken (max 10%), deelauto's (max 20%), MaaS (max 10%) en bij bedrijven mobiliteitsplan

(max 30%). De totale reductie die behaald kan worden is 20% als de ontwikkeling binnen gereguleerd gebied gelegen is en 50% als de ontwikkeling daarbovenop is gelegen in gereguleerd gebied tot een straal van 500m afstand van de ontwikkeling, én is gelegen binnen een straal van 600m rond het station.

- Gooise Meren 2017: de gemeente kan bij bestuurlijk besluit in bijzondere gebieden of situaties afwijken van de geldende normen op basis van de bereikbaarheid en/of de ruimtelijke situatie. Een en ander dient gemotiveerd vastgelegd te worden in een afzonderlijk collegebesluit.
 - Dit kan bijvoorbeeld bij integrale gebiedsontwikkelingen waarbij door schaalvoordelen meer dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is (vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst).
 - Ontwikkelingen waarbij specifieke maatregelen worden getroffen op mobiliteitsgebied: er dient dan door de initiatiefnemer aangetoond te worden dat de gebruikers van het te bouwen object (blijvend) een lagere parkeerbehoefte hebben dan is berekend op basis van de parkeernormen. Hiervoor is een vervoersplan vereist met concrete en realistische maatregelen om het autoverkeer te beperken.

3.2.3 Woningen en bedrijven

In het parkeerbeleid zijn veelal parkeernormen opgenomen voor verschillende type woningen. Waarbij afhankelijk van de locatie en ligging de normen soms verschillen. Naast deze parkeernormen waarmee de parkeereis wordt bepaald zijn er een aantal gemeenten die de mogelijkheid bieden om af te wijken van deze normen.

- Alkmaar (2020 - 2027): op bepaalde locaties, zoals de binnenstad of oude dorpskernen, is het voor ontwikkelaars mogelijk vrijstelling te krijgen voor miniplannen waarbij de parkeereis 2 of minder plekken betreft.
- Leeuwarden (2014): de gemeente heeft in haar nota parkeernormen opgenomen dat het mogelijk is om autoloze woningen te realiseren. Daarbij krijgen bewoners dan geen vergunning op straat (zie ook hoofdstuk autoluwe binnenstad).
 - Met mobiliteitsplan als onderbouwing kan tot de minimumnorm CROW worden afgeweken van de gemeentelijke norm.
- Leiden (2020): de gemeente kan geheel of gedeeltelijk afwijken van de parkeernormen als met behulp van onderbouwing aannemelijk wordt gemaakt dat minder autoparkeerplaatsen kunnen volstaan. Of als er zwaarwegende bezwaren zijn.
- Gooise Meren (2017): in bijzondere situaties is het mogelijk om af te wijken van de geldende normen bij ontwikkelingen in directe nabijheid van hoogwaardige OV-knooppunten. (zie ook hoofdstuk OV-Knooppunten)
- In het parkeerbeleid van Hengelo (2021) (specifiek voor de binnenstad en gebiedsontwikkeling Hart van Zuid) zijn reducties bij wonen mogelijk op: fietsenstalling (max 10%), deelauto's (max 20%) en MaaS (max 10%) met een maximale totaalreductie van 20% in gereguleerd gebied en 50% in gereguleerd gebied dat tenminste 500 meter van de reguleringsgrens af ligt.

Maatwerk voor bedrijven kan nodig en wenselijk zijn. Indien bedrijven een actief beleid hebben om de mobiliteitskeuze van hun werknemers en/ of bezoekers te beïnvloeden en daarmee het gebruik van alternatieven voor de auto bevorderen, kan dit aanleiding zijn tot het overeenkomen van een lagere parkeeropgave. Afwijken van de norm op basis van een mobiliteitsplan is dan een mogelijkheid.

- Deventer (2013): maatwerk voor bedrijven is mogelijk op basis van een mobiliteitsplan. Als blijkt dat er bij ingebruikname (of later) toch te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein blijken te zijn en dit parkeerhinder in de omgeving leidt kan worden afgedwongen dat de veroorzaker voor een oplossing zorgdraagt. Dit wordt vastgelegd in een parkeerovereenkomst tussen de gemeente en de eigenaar van de locatie.

- Tilburg (2017): ook hier is maatwerk voor bedrijven mogelijk op basis van een mobiliteitsplan. Men kan inzetten op stimuleren fietsgebruik, lopen en/of het openbaar vervoer; het samenwerken met andere werkgevers op het gebied van de mobiliteit van medewerkers (community); en het inzetten op poolauto's/deelauto's, carsharing door medewerkers. Het mobiliteitsplan maakt vervolgens onderdeel uit van de vergunningaanvraag. Het blijft aan de gemeente om op basis van de onderbouwing bij een vergunningaanvraag te beoordelen in welke mate de parkeerbehoefte wordt beïnvloed.
- Gooise Meren (2017) heeft in haar parkeerbeleid een mogelijkheid opgenomen dat voor bijzondere nieuwe functies, waarvoor de standaardfuncties vanuit de parkeernormen niet passend zijn, het mogelijk is maatwerk te bieden op basis van ervaringen elders en een businessplan.
- In het parkeerbeleid van Hengelo (2021) (specifiek voor de binnenstad en gebiedsontwikkeling Hart van Zuid) is de mogelijkheid opgenomen dat door middel van een mobiliteitsplan een maximale reductiefactor van 30% kan worden toegepast voor de bedrijven.

Reductiefactor per locatie

De gemeente Alkmaar (2020) heeft opgenomen dat voor bedrijven de parkeereis afhankelijk is van de locatie. Vanwege de aanwezigheid van openbaar vervoer en veel fietspaden kennen locaties rondom stations en het centrum een lagere norm voor auto's dan extern gelegen bedrijfslocaties. Afhankelijk van de locatie is het mogelijk om reductiefactoren toe te passen. Zo is de maximale reductiefactor voor fiets 40% en voor openbaar vervoer 10%. De reductiefactoren mogen bij elkaar opgeteld worden, maar tot een maximale van 50%.

3.2.4 Deelmobiliteit

Een aantal gemeenten hebben ook reducties opgenomen voor deelauto's, MaaS en deelfietsen.

Deelauto/Maas

Bij gebiedsontwikkelingen kan worden ingezet op het aanbieden en/of stimuleren van alternatieve vervoerswijzen passend bij de verdachte doelgroepen. Op deze manier kan verder gestuurd worden op de duurzame mobiliteitstransitie. Dit zorgt voor een behoefte aan en stimulering van andere modaliteiten en een lager autobezit en lagere parkeereis. Hierdoor is minder ruimte voor parkeervoorzieningen nodig. Voor bewoners zijn vooral deelauto's interessant omdat ze vaak al een fiets bij huis hebben.

In verschillende beleidsregels is het inzetten van de deelauto een mogelijkheid om af te wijken van de parkeereis. Hieronder geven we een korte opsomming hoe dit geregeld is bij een aantal gemeenten:

- Amersfoort (2021): in het parkeernormenbeleid van Amersfoort is een afwijkende regel opgenomen voor de intercity- knooppuntlocaties. Voor woonfuncties kan de parkeereis met maximaal 20% worden gereduceerd als deelauto's worden aangeboden.
 - *Per aangeboden deelauto kan de parkeereis met 4 parkeerplaatsen worden gereduceerd;*
 - *Voor een deelauto wordt een gereserveerde parkeerplaats aangelegd;*
 - *Het aanbod van deelauto's is beschikbaar vanaf het moment van oplevering van de eerste woningen. Wanneer woningen gefaseerd worden opgeleverd, wordt per fase bepaald hoeveel deelauto's bij oplevering van de eerste woningen van die fase nodig zijn;*
 - *De eerste 10 jaar na oplevering van de laatste woningen wordt het aanbod van deelauto's gegarandeerd.*
- Leiden (2020): in het beleid van Leiden is het mogelijk om af te wijken van de parkeereis indien onderbouwd wordt dat met minder autoparkeerplaatsen kan worden volstaan. Bijvoorbeeld door de aanwezigheid van een of meer deelauto's.
 - *Specifiek voor deelauto's hanteert de gemeente een vervangingswaarde waar minimaal aan moet worden voldaan. De vervangingswaarde staat voor het aantal eigen auto's dat door 1 deelauto wordt vervangen. De vervangingswaarde moet ten minste 1:4 bedragen.*

- *Inzet deelauto's kan gebruikt worden om de parkeereis te verlagen. Dit mag alleen in een betaald parkeergebied op tenminste 500 m afstand van een regimegrens, als het bezoekersaandeel tenminste wordt gerealiseerd en toekomstige bewoners niet in aanmerking komen voor een bewoners en/of bezoekersvergunning.*
- Hengelo (2021): voor de binnenstad en Hart van Zuid is het mogelijk om een maximale reductie van 20% toe te passen wanneer structureel deelauto's worden aangeboden op eigen terrein voor minimaal 10 jaar. Hierbij vervangt 1 parkeerplaats voor een deelauto 4 reguliere parkeerplekken voor bewoners. Als structureel goed alternatief vervoersaanbod via MaaS wordt aangeboden (HOV en deelmobiliteit op korte loopafstand dat d.m.v. 'Mobility as a Service' ontsloten wordt, min. 10 jaar) dan kan dit een maximale reductie van 10% opleveren voor het bewonersdeel.
- Gooise Meren (2017): deelmobiliteit en MaaS kunnen worden opgenomen in een vervoersplan voor een ontwikkeling. Hierin staan de specifieke maatregelen voor de mobiliteit in het gebied.

Deelfiets

Naast de mogelijkheid om af te wijken van de parkeereis door het inzetten van een deelauto kan ook door de inzet van deelfietsen. Deelfietsen zijn met name interessant voor bewoners van de ontwikkelgebieden maar ook voor werknemers.

- Amersfoort (2021): bij woonfuncties kan naast de inzet van deelauto's ook door de inzet van elektrische deelfietsen een reductie van maximaal 10% op de parkeereis gerealiseerd worden.
 - *Per twee aangeboden elektrische deelfietsen kan de parkeereis met 1 parkeerplaats worden gereduceerd;*
 - *Voor elektrische deelfietsen wordt een aangewezen plaats gereserveerd voorzien van een oplaadmogelijkheid. Deze plaats is extra ten opzichte van de regulier benodigde stallingsvoorzieningen;*
 - *Het aanbod van elektrische deelfietsen is beschikbaar vanaf het moment van oplevering van de eerste woningen. Wanneer woningen gefaseerd worden opgeleverd, wordt per fase bepaald hoeveel elektrische deelfietsen er bij oplevering van de eerste woningen van die fase worden aangeboden;*
 - *De eerste 10 jaar na oplevering van de laatste woningen wordt het aanbod van elektrische deelfietsen gegarandeerd.*
- Hengelo (2021): In de binnenstad en Hart van Zuid kan maximaal 10% gereduceerd worden op het bewonersaandeel bij goede fietsvoorzieningen. Dat is: goed toegankelijk, comfortabel, afgesloten ruimte, aantallen conform CROW-cijfers.
- Gooise Meren (2017): inzet deelfietsen kan worden opgenomen in een vervoersplan voor een ontwikkeling. Hierin staan de specifieke mobiliteitsmaatregelen voor het gebied.

3.2.5 Autoluwe binnenstad

Met het parkeerbeleid is het mogelijk om te sturen op het gewenste eindbeeld: een autoluwe binnenstad. Onderstaande gemeenten hebben dit op verschillende manieren vormgegeven. Denk bijvoorbeeld aan het hanteren van een parkeerfonds, ontheffen van de parkeereis, niet verlenen van vergunning, vrijstellen van bezoekers parkeren, of het faciliteren van parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand in de openbare ruimte.

Parkeerfonds

- Deventer (2013): heeft een parkeerfonds³ (parkeerbijdrage), deze bijdrage verschilt per gebied omdat de kosten per parkeerplaats per gebied verschillen. Voor nieuwe parkeeroplossingen in de binnenstad wordt primair uitgegaan van gebouwde, deels ondergrondse, en dus duurdere parkeeroplossingen dan in een woongebied, waar het parkeren vaak nog op maaiveld plaats vindt. Om die reden is het logisch dat de parkeerbijdrage voor een plan in de binnenstad hoger is dan daarbuiten.
Bij het hanteren van de parkeernormen is als uitgangspunt opgenomen dat nieuw te realiseren autoparkeerplaatsen voor ontwikkelingen in het centrum aan de rand van het centrum worden gerealiseerd. Een oplossing op eigen terrein is in dit gebied in principe niet gewenst. Als wel op eigen terrein geparkeerd gaat worden dan dient de ontwikkelaar aan te tonen dat de extra verkeersstroom niet leidt tot ongewenste ontwikkelingen. Een storting in het gemeentelijk parkeerfonds heeft daarom de voorkeur.
- Alkmaar (2020 -2027): de Alkmaarse binnenstad is voor een gedeelte al autovrij en in andere delen autoluw. Ook in Alkmaar komen in principe geen nieuwe parkeervoorzieningen in het autoluwe centrum. De parkeereis kan bij nieuwbouw worden afgekocht door storting in de parkeerfonds. Wanneer er sprake is van verbouwing/functiewijziging wordt de parkeereis gesaldeerd en kan het na saldering aanwezige merendeel ook worden afgekocht.

Ontheffing van de parkeereis

- Amersfoort (2021): bij het bepalen van de parkeereis voor ontwikkelingen in de binnenstad geldt dat deze eis opgelost wordt in bestaande of nieuw te realiseren parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad. Daarnaast heeft de gemeente Amersfoort een aantal mogelijkheden tot afwijking opgenomen:
 - *Kleine ontwikkelingen: bij kleine ontwikkelingen, niet zijnde woonfuncties, met een totale parkeereis (vaste gebruikers en bezoekers samen) van 3 of minder parkeerplaatsen wordt ontheffing verleend van de parkeereis.*

Niet verlenen van een parkeervergunning

- Amersfoort (2021): naast het hanteren van het ontheffen van de parkeereis, is het in Amersfoort mogelijk dat er geen parkeervergunning wordt verleend.
 - *Bij kleine ontwikkelingen: van de parkeereis kan ontheffing worden verleend voor het gebruikersdeel (bewoners) van woonfuncties door de woning in de omgevingsvergunning aan te merken als 'Woning/ruimte zonder parkeerplaats'. Daarbij vervalt het recht op een parkeervergunning. Zonder gebruikmaking van deze regel moet de parkeereis opgelost worden.*
- Leeuwarden (2014): wanneer de aanvrager kan aantonen dat er sprake is van 'autoloos wonen' kan de parkeereis naar beneden worden bijgesteld. Dit betekent dat bij deze bewoners een aanvraag voor een parkeerrecht in de openbare ruimte wordt geweigerd.

Vrijstellen van bezoekers parkeren

- Tilburg (2017): de binnenstad van Tilburg heeft een ruim aanbod aan collectieve gemeentelijke en private parkeergarages. Deze parkeergarages zijn bedoeld voor het faciliteren van de bezoekers aan de binnenstad en bewoners en bedrijven uit de binnenstad. Deze garages hebben ten tijde van het op te stellen parkeerbeleid voldoende restcapaciteit. De gemeente Tilburg hanteert een vrijstelling op bezoekersparkeren in de binnenstad. Deze capaciteit wordt dus ingezet om de extra

³ Omdat de gemeente Deventer een structureel tekort heeft in de parkeerexploitatie en omdat ontwikkelaars zoveel mogelijk gestimuleerd moeten worden hetzij goede parkeervoorzieningen op eigen terrein te realiseren hetzij financieel bij te dragen in de kosten van openbaar blijvende parkeervoorzieningen, menen wij dat ervoor gekozen moet worden de parkeerbijdrage als instrument te handhaven.

parkeerbehoefte op te vangen voor toekomstige ontwikkelingen binnen een straal van 250m rondom de openbare parkeergarages, hier valt de gehele binnenstad onder. Dit wordt jaarlijks gemonitord.

- Amersfoort (2021): *bij overige ontwikkelingen voor het bezoekersdeel: van de parkeereis voor bezoekers wordt ontheffing verleend als in de openbare parkeergarages in de binnenstad tezamen op de momenten waarop die parkeervraag zich voordoet, ten minste 15% restcapaciteit aanwezig is en met de toename van parkeerders door de functie ook behouden blijft.*

Realiseren van parkeerplaatsen elders in de openbare ruimte (op loopafstand)

- Gooise Meren (2017): de gemeente heeft naast de nota parkeernormen ook een toepassingskader opgesteld. Bij nieuwbouw of functiewijziging is uitgangspunt dat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. In de voetgangersgebieden of in de vestigingen van Muiden en Naarden is dit echter onwenselijk/onmogelijk. In deze gevallen bekijkt de gemeente of het mogelijk is de benodigde extra parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand in de openbare ruimte te realiseren. De gemeente draagt zorg voor de realisatie van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De aanlegkosten komen voor rekening van de ontwikkelende partij.

3.2.6 OV-knooppuntlocaties

In verschillende gemeenten is het mogelijk om van de parkeereis af te wijken rondom OV-knooppunten. Dit kan bijvoorbeeld doordat er naast de aanwezigheid van openbaar vervoer actief wordt ingezet op deelmobiliteit en/of MaaS-concepten.

- Amersfoort (2021): zie ook de inzet van de deelmobiliteit. Door de inzet van deelauto's of elektrische deelfietsen is het mogelijk de parkeereis te reduceren bij OV-knooppuntlocaties.
- Tilburg (2017): er zijn mogelijkheden om de parkeerbehoefte te beïnvloeden door het bieden en/of stimuleren van alternatieve vervoerswijze. Voorbeelden zijn het bieden van "Mobility as a Service" (MaaS) concepten. Bij het indienen van een vergunningsaanvraag voor een bouwplan dient de initiatiefnemer te onderbouwen op welke wijze deze MaaS-concepten worden ingezet en welk verwacht effect dit heeft op de parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners. Het blijft aan de gemeente om op basis van de onderbouwing bij een vergunningaanvraag te beoordelen in welke mate de parkeerbehoefte wordt beïnvloed.
- Gooise Meren (2017): er zijn situaties denkbaar waarbij de initiatiefnemer het aantal parkeerplaatsen conform de parkeernorm niet kan of wil realiseren. De gemeente kan bij bestuurlijk besluit in bijzondere gebieden of situaties afwijken van de geldende normen op basis van de bereikbaarheid en/of de ruimtelijke situatie. Dit kan bijvoorbeeld in de directe nabijheid van hoogwaardige OV knooppunten.

3.3 Conclusies

Uit bovenstaande benchmark van de verschillende gemeenten kan het volgende geconcludeerd worden:

- Parkeereis wordt op eigen terrein gefaciliteerd, maar maatwerk is mogelijk.
- In gereguleerd gebied is het vaak mogelijk om vrijstelling te bieden voor parkeereisen of hanteren van nulvergunningen regeling:
 - In niet-gereguleerd gebied zijn er veelal minder opties, mogelijkheden om vrijstelling van parkeernormen.
 - Vaak is de (autoluwe) binnenstad gereguleerd gebied, hier zijn veelal specifieke eisen opgenomen zoals hanteren van een parkeerfonds, niet verlenen van vergunningen of vrijstellen van bezoekers parkeren -> mits in de openbare parkeergarages ruimte is. Daarnaast mogelijkheid om de parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand te realiseren aan de randen.

- Bij grote gebiedsontwikkelingen is vaak een aparte visie gewenst op onder andere mobiliteit en parkeren. Afhankelijk van de type ontwikkeling, inzet van MaaS-concepten, locatie, OV en voorzieningen kunnen dan afwijkende normen gehanteerd worden.
- Bij woningen wordt de parkeereis bepaald op basis van de parkeernormen maar is afwijken voor bepaalde locaties zoals de (autoluwe) binnenstad mogelijk. Bij kleine ontwikkelingen kan vrijstelling worden gegeven mits elders in het openbare gebied ruimte is. Ook kan ingezet worden op autoloze woningen. Voorwaarde daarbij is dat bewoners niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat.
- Bij bedrijven is het mogelijk om af te wijken met een mobiliteitsplan of een businessplan. Ook kan een reductie worden toegepast op basis van de locatie of ligging.
- Een belangrijke reductiefactor voor alle ontwikkelingen is de ligging nabij hoogwaardige OV-knooppuntlocaties.
- Onderbouwing om af te wijken van de normen kan door in te zetten op deelmobiliteit: aanbieden van een deelauto, elektrische deelfiets of MaaS-concepten.

Voor de gemeente Hilversum is dit uitvoeringsplan het uitgelezen moment om de visie op parkeren helder te krijgen en sturing te geven aan de ontwikkelingen die op de gemeente afkomen. De druk op de binnenstedelijke woningbouw, maatregelen ten behoeve van het klimaat, inzet op mobiliteitstransitie en energietransitie en behoefte aan een leefbare woonomgeving, maken dit het momentum om belangrijke keuzes te maken. Dat de tijd hier rijp voor is wordt bevestigd door het coalitieakkoord waarin als doel gesteld is om de komende 4 jaar gereguleerd parkeren in te voeren in een groot gebied in de gemeente Hilversum. Door nu door te pakken en te kiezen voor een innovatief, proactief parkeerbeleid gericht op de ambities van 2040 kunnen deze behaald worden, mits de alternatieven voor de auto ook op een goed niveau zijn. Daar is wel ook in Hilversum nog een slag te maken. Parkeerbeleid en alternatieven gaan hand in hand. Indien deze alternatieven er niet zijn, werkt ook een aangepast parkeerbeleid niet. In hoofdstuk 4 is dit verder uitgewerkt.

4 Deelonderzoek 8: Parkeren en toekomstig parkeerbeleid

4.1 Vergezicht

In 2040 is Hilversum een groene en innovatieve stad. Met een gezonde lucht, mooie leefbare straten met veel bomen en groen. Er is zeker nog wel ruimte voor een auto, maar dit zijn vooral deelauto's. Een auto parkeer je niet binnen de centrumring, maar in parkeergarages aan de buitenring. Bezoekers van Hilversum kiezen liever voor het openbaar vervoer, deelfervoer of fijnmazig vervoer omdat ze hiermee comfortabel naar de bestemming komen. Inwoners in de hele gemeente hebben geen tweede auto meer, maar kiezen liever voor fiets, deelfervoer, fijnmazig vervoer of openbaar vervoer.

Bij bedrijfsterreinen en bij nieuwbouw is in principe geen plek meer in de openbare ruimte voor het parkeren. Dit dient op eigen terrein plaats te vinden. Bewoners en ondernemers worden gestimuleerd om gebruik te maken van deelfervoer dat volop voorradig is. Er wordt veel meer een combinatie gemaakt van wonen en deelfervoer in plaats van wonen en parkeren. Dit geldt ook voor de bedrijfsterreinen. Hilversum loopt hiermee voorop in Nederland als het gaat om duurzame mobiliteit en het realiseren van een autoluwe stad.??

Hier zit ook een koppeling met de deelonderzoeken van de autoluwe binnenstad en de zero-emissie zone. Vanuit parkeren is het vergezicht een gemeente Hilversum waar overal betaald parkeren is ingevoerd en de verschillende parkeernormen zijn afgestemd op de locatie. Hoe dichter naar het centrum van de stad hoe minder ruimte voor de auto (en hoe strakker de parkeernorm).

In dit hoofdstuk focussen we op het in kaart brengen van mogelijke maatregelen die de gemeente moet nemen om bovenstaand beeld werkelijkheid te kunnen laten worden. **Nadrukkelijk dient vermeld te worden dat deze maatregelen een eerste aanzet zijn om verder opgepakt te worden in het toekomstig parkeerbeleid.** Het parkeerbeleid is een cruciale schakel in het totale palet aan maatregelen om de bereikbaarheidsopgave binnen Hilversum in te vullen. Het nieuwe parkeerbeleid met de gemaakte keuzes van maatregelen wordt medio 2023 aan de raad voorgelegd, waarna de concrete acties vertaald worden in een uitvoeringsprogramma.

Om die reden is in dit deelonderzoek, vooruitlopend op het parkeerbeleid, wel een beeld geschetst welke route nodig is om in 2040 het beoogd eindbeeld te bereiken (4.1). Vervolgens zijn de maatregelrichtingen beschreven (4.2) en de verwachte investeringen (4.3) waaraan gedacht moet worden. Daarna is een advies meegegeven welke meegenomen kan worden bij het opstellen van een nieuw parkeerbeleid (4.4), tot slot is beschreven wat de synergie is van dit deelonderzoek ten opzichte van de andere deelonderzoeken (4.5).

4.2 Welke stappen/maatregelen nodig om tot hogere doel (route 2040) te komen

Het parkeerbeleid van de gemeente kan bijdragen aan de gastvrijheid van de binnenstad en de leefbaarheid in de wijken. Ook kan het parkeerbeleid een instrument zijn om het reisgedrag van bewoners en bezoekers van de gemeente te beïnvloeden. Het gebruik van deelauto's kan versterkt worden als ook de inzet van fijnmazig openbaar vervoer (zie deelrapport fijnmazig vervoer). Door vermindering van het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte, kan de niet benodigde ruimte, en mogelijkwerwijs de bespaarde financiën, gebruikt worden voor een plezierige openbare ruimte met groen, water, speelveldjes, terrassen en ruimte voor voetgangers en fietsers.

Dit alles vraagt een proactief parkeerbeleid en het faciliteren van alternatieven voor de auto. Op dit moment mist het beleid duidelijke regels/keuzes en visie vanuit de gemeente om hieraan bij te dragen. Zowel het parkeerbeleid als de inzet van alternatieven is nu vraagvolgend. Het initiatief voor het aanpakken van parkeeroverlast ligt bij bewoners en de nood- en hulpdiensten. Bewoners kunnen door het indienen van een handtekeningenlijst een verzoek indienen voor een proef met betaald parkeren. Dit reactieve beleid dient proactief te worden om bij te dragen aan de ambities voor 2040. De gemeente heeft via het coalitieakkoord 2022-2026 hierop al voorgesorteerd. In het akkoord heeft zij het volgende opgenomen: *“Om de parkeerdruk te verlagen en wonen boven winkels mogelijk te maken, gaan we gereguleerd parkeren tot aan de buitenring invoeren. De eventuele opbrengst investeren we opnieuw in de bereikbaarheid van Hilversum. Uitgangspunt is dat betaald parkeren geen verdienmodel is”*.

Het invoeren van gereguleerd parkeren vraagt wel de nodige voorbereiding en afstemming per wijk: welke venstertijden zijn nodig/ gewenst, tariefstelling, afbakening vergunningengebied.

Om ervoor te zorgen dat in de afzonderlijke wijken en buurten de juiste maatregelen worden genomen, is het noodzakelijk periodiek de parkeerdruk te monitoren. In de huidige situatie vindt dit reeds plaats, een voortzetting van deze monitoring is noodzakelijk. Op deze manier is inzichtelijk waar de knelpunten zitten qua parkeerdruk en wat voor effect mogelijke maatregelen ten behoeve van de ambities 2040 kunnen hebben. Naast de parkeerdrukmeting, vormen de klachten van bewoners ook een belangrijk onderdeel van de monitoring.

Met de invoering van gereguleerd parkeren binnen de buitenring ontstaan er kansen om andere opgaven in de openbare ruimte aan te pakken, zoals klimaatadaptatie en vergroening. Er ontstaat dan meer ruimte voor spelen, ontmoeten, voetgangers en fietsers. Ook is het van belang om het autodelen te stimuleren (zie hiervoor deelonderzoek deelvervoer).

4.3 Routekaart naar 2040

In de mobiliteitsvisie en de bijbehorende uitvoeringsagenda wordt vooruitgekeken naar 2040. De gewenste situatie in 2040 dient stap voor stap dichterbij gebracht te worden. Ook voor parkeren gaan we uit van een groeimodel, waarbij een nieuw parkeerbeleid de eerste concrete stap vormt.



Dit parkeerbeleid wordt in 2023 opgesteld en vastgesteld, waarna de eerste maatregelen in 2023 zouden kunnen worden uitgevoerd. Onderdeel van het parkeerbeleid is het opstellen van een uitvoeringsprogramma met korte, midden en lange termijn maatregelen. De jaren tot 2040 worden vervolgens gebruikt om de maatregelen verder uit te breiden en bij te sturen op basis van monitoring en evaluatie.

4.4 Maatregelrichtingen

Om te kunnen komen tot het beeld zoals geschetst voor 2040, zijn er meerdere aspecten waarop ingezet dient te worden. Voor nieuwe ontwikkelingen kan dit via de parkeernormen en mogelijkheden tot reductie. Voorwaarde voor lagere parkeernormen of reducties ten gunste van andere vormen van mobiliteit, is het instellen van een parkeerregime in het gebied. Om de bestaande gebieden mee te nemen en daar een gedragsverandering te bewerkstelligen, ruimte te bieden aan andere modaliteiten of parkeeroverlast te voorkomen, dienen ook daar maatregelen genomen te worden.



De parameters van de parkeermaatregelen worden hieronder nader toegelicht.

Maatregel	Omschrijving
Nota Parkeernormen	Bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen nodig zijn. - CROW heeft hier kerncijfers voor op basis van ervaringen door het hele land, specifiek ingedeeld naar stedelijkheidsgraad en ligging. - Op basis van eigen onderzoek normen vaststellen.
Toepassen reductiefactoren parkeernormen	Door de inzet van deelmobiliteit, nabijheid OV-knooppunten, en MaaS-concepten kan de mogelijkheid worden geboden om af te wijken van de gehanteerde parkeernormen. Een parkeerregime en alternatieven zijn daarvoor een voorwaarde.
Hanteren van parkeerregime	Een parkeerregime is voorwaarde om reductiefactoren toe te passen. Er zijn drie soorten parkeerregimes die toegepast kunnen worden: Blauwe zone, Betaald parkeren, Vergunninghouders-parkeren. Bij het instellen van een regime zijn er ook aantal variabelen/keuzen die gemaakt moeten worden. Primair is nu in het coalitieakkoord gekozen voor betaald parkeren.
Variabelen bij parkeerregime	Keuzen die gemaakt moeten worden bij instellen van parkeerregime zijn: - Tarieven - Venstertijden - gebiedsaanduiding - Vergunninguitgifte + menukaart - Winkelstraatregime - Fasering van invoering - Wie willen we waar laten parkeren
Digitaliseren van de parkeerketen	Vergroten van gebruikersgemak en efficiëntere bedrijfsvoering. Efficiënter uitvoeren van de taken: aanvraagprocedure, doorgeven van wijzigingen, bezoekersregeling, betalen op straat via een parkeerapp en handhaving.
Regelgeving en handhaving	- Aanpassen parkeerverordening - Aanpassen Verordening parkeerbelastingen - Aanpassen APV - Verwerken legesverordening niet nodig als fiscaal

- Extra inzet handhaving kwalitatief en kwantitatief
- Organisatie vergunninguitgifte

In onderstaande subparagrafen wordt een uitgebreidere toelichting van de maatregelrichting gegeven.

4.4.1 Parkeernormen bij ontwikkelingen

Parkeernormen worden gebruikt voor het bepalen van het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen. Het CROW heeft hiervoor kencijfers opgesteld op basis van ervaringen door het hele land. Op basis van deze kencijfers en de indeling naar stedelijkheidsgraad, kunnen gemeenten hun parkeernormen bepalen. Uiteraard staat het gemeenten ook vrij om op basis van onderzoek parkeernormen vast te stellen. Gemeenten kunnen een initiatiefnemer aanmoedigen om andere modaliteiten te faciliteren en het gebruik te stimuleren door reducties te geven op het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Dit kan bijvoorbeeld door de nabijheid van goede OV-aansluitingen, het creëren van extra en ruime fietsparkeerplekken die goed en vlot bereikbaar zijn. Maar ook door de inzet van deelmobiliteit. In hoofdstuk 3 is dit inzichtelijk door de benchmark.

Voorwaarden voor het reduceren van het aantal parkeerplaatsen en het voorkomen van overlast in de omgeving, is het instellen van een parkeerregime en eisen voor de uitgifte van vergunningen/ontheffingen aan bewoners en bedrijven.

Parkeernormen worden opgenomen in een nota Parkeernormen. Deze wordt vastgesteld door de gemeenteraad. In bestemmingsplannen is aandacht voor mobiliteit. Voor parkeernormen wordt bij veel gemeenten verwezen naar een paraplubestemmingsplan. In dit plan staat dan aangegeven dat de normen uit de vigerende nota parkeernormen van kracht zijn.

4.4.2 Reductiemogelijkheden op parkeernormen bij ontwikkelingen

Zoals ook uit de benchmark (hoofdstuk 3) blijkt, zijn er gemeenten die inspelen op mobiliteitstransitie en de afweging over de inrichting van de openbare ruimte door het opnemen van reductiemogelijkheden op de parkeernormen in het beleid. Door in het beleid reductiemogelijkheden te benoemen, kan een initiatiefnemer al bij aanvang daarop inspelen. De ruimte en geld wat uitgespaard blijft, kan ingezet worden op de kwaliteit van de woningen en de openbare ruimte. Reducties worden veelal gegeven op de volgende onderdelen: inzet deelauto's, overige deelmobiliteit, MaaS-concepten, nabijheid OV-knooppunt en extra fietsparkeren. Gemeenten realiseren zich dat zonder regime in de omgeving en het faciliteren en aanbieden van alternatieven, het lastig is om de beoogde doelen te realiseren. Met een regime op straat, kan een gemeente besluiten geen parkeervergunning uit te geven voor het eerste voertuig of helemaal geen vergunning uit te geven.

Deelauto's

Met de inzet van deelauto's kan de noodzaak voor het bezit van een 2^{de} of zelfs 1^{ste} auto ondervangen worden. Al naar gelang het gebied kan de vervangingswaarde verschillend zijn. Zo hanteert de gemeente Eindhoven een hogere vervangingswaarde in het centrum dan aan de rand van de stad.

Om bewoners te laten wennen aan een deelsysteem en te stimuleren om een parkeervergunning in te leveren (en daarmee hun auto weg te doen), kan een overgangsregeling worden ingesteld. Dit is een zogenaamde spijtoptantenregeling. Mocht een bewoner na het inleveren van zijn/haar parkeervergunning ten gunste van een abonnement spijt krijgen dan mag deze weer een parkeervergunning aanvragen. Zo'n overgangsregeling kan voor een periode van bijvoorbeeld 3 maanden gelden. Een ander middel om mensen

te stimuleren een deelauto te gebruik, is door het aanbieden van een gratis deelabonnement voor een bepaalde tijd bij inlevering van de parkeervergunning.

Overige deelmobiliteit

Naast deelauto's zijn er ook deelfietsen, deelscooters en deelbakfietsen. Het grote voordeel van deelmobiliteit is dat de voertuigen gemiddeld vaker gebruikt worden waardoor ze zorgen voor een meer efficiënt beslag van de (openbare) ruimte. Tegelijkertijd zijn er ook kanttekeningen te plaatsen bij deelmobiliteit. Dat komt met name doordat de doelstellingen van de aanbieder (het aanbieden van een commercieel product) vaak niet direct aansluit bij de behoefte van een gebied (een betere bereikbaarheid door aan te vullen op het huidige mobiliteitssysteem). Om deelmobiliteit succesvol te introduceren is daarom een goede samenwerking noodzakelijk tussen aanbieder, overheid en gebruiker. Hiervoor is het nodig goede regels op te stellen in onder andere de parkeerverordening en de APV. Met een passend aanbod van deelmobiliteit kan het bezit van een eigen auto verminderd worden.

MaaS-concepten

Mobility as a Service (MaaS) combineert de dienstverlening van verschillende mobiliteitsaanbieders in één platform waardoor een reis op één pek gepland, gereserveerd, geboekt en betaald kan worden, bijvoorbeeld in een app. Hierdoor wordt het makkelijk om een reis te plannen met verschillende vervoersmiddelen. MaaS is daarmee een belangrijke aanvulling op het openbaar vervoer en deelmobiliteit omdat in één keer een reis van A tot Z geregeld kan worden. Hierdoor heb je als gebruiker niet langer verschillende apps en abonnementen nodig.

Nabijheid OV-knooppunt

Door een hoogwaardige OV-halte in de nabijheid, vermindert de noodzaak om een eigen auto te hebben. Een hoogwaardige halte is een halte waar één of meerdere belangrijke OV-routes halteren in een hoge frequentie. Op deze manier is het openbaar vervoer voor bewoners een goed vervoersmiddel naar en van hun werk. De noodzaak om een eigen auto te bezitten wordt daardoor minder. Dit kan nog worden versterkt als ook de werklocatie een autowerend beleid voert.

Fietsparkeervoorzieningen

Gemeenten geven reducties als een initiatiefnemer meer fietsparkeerplaatsen aanlegt dan volgens de normen nodig is (kwantitatief). Andere gemeenten geven alleen reducties als de fietsparkeerplaatsen goed bereikbaar zijn en voldoen aan de eisen van Fietsparkeur (kwalitatief).

Stapel van reducties

Vooraf de samenkomst van de verschillende reducerende opties, kunnen een versterkend effect hebben. Het OV als vervoersmiddel naar en van het werk, in combinatie met het gebruik van deelmobiliteit in het weekend voor uitjes en familiebezoek en de goede fietsvoorzieningen ten gunste van het fietsgebruik naar bijvoorbeeld voorzieningen in de buurt en bezoek aan het centrum van Hilversum.

4.4.3 Parkeerregime

Er bestaan meerdere soorten parkeerregimes, zoals: blauwe zone, betaald parkeren (fiscaal parkeren) en vergunninghoudersparkeren, maar ook gratis parkeren en parkeren in privaat bezit met eigen tarieven zijn vormen van parkeerregimes. Een **blauwe zone** is gefundeerd op de wegenverkeerswet. Bij een blauwe zone mag er alleen geparkeerd worden op parkeerplaatsen die gemarkeerd zijn met een blauwe streep of als zodanig zijn te herkennen. Het sturen op parkeergedrag gebeurt op tijd. Gedurende de venstertijden mag er met een zogenaamde blauwe schijf een bepaalde tijd gratis geparkeerd worden. Meest gangbare tijdsspanne is twee uur. Na die tijd dient de bezoeker te vertrekken. Mocht een bezoeker langer willen parkeren dan kan deze gebruik maken van een parkeergarage of een mobiliteitshub. Bewoners kunnen in aanmerking komen voor ontheffing.

Handhaving van een blauwe zone geschiedt door BOA's van de gemeente. Door de juridische basis van een blauwe zone (wegenverkeerswet en Wet Mulder) worden de uitgeschreven bekeuringen via het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB) geïncasseerd door de rijksoverheid. Tegenover de handhavingskosten staan amper opbrengsten. Het tarief van een ontheffing is alleen gebaseerd op de leges (administratieve kosten) voor het in behandeling nemen van een aanvraag. Hier kunnen dus geen kosten voor handhaving en beheer & onderhoud in worden verwerkt. Een blauwe zone kan daarom nooit minimaal kostenneutraal worden ingevoerd. Aangezien een blauwe zone een gratis regime is, wordt dit door bezoekers als vriendelijk ervaren. Een blauwe zone wordt ingesteld via het nemen van een verkeersbesluit. Voor de uitgifte van ontheffingen dienen beleidsregels vastgesteld en gepubliceerd te worden. De leges moeten worden opgenomen in de legesverordening.

Betaald parkeren is een gemeentelijke fiscale maatregel. Hierbij wordt het parkeergedrag gestuurd via beprijzing. Bezoek kan via een betaalapp of bij de parkeerautomaat op straat een parkeerrecht betalen. Bewoners en bedrijven kunnen een vergunning aanvragen. Voordeel van fiscaal parkeren is dat het bezoek onbepaald kan staan zo lang er betaald wordt. De opbrengsten uit het straattarieven, vergunningen en naheffingsaanslagen komen ten gunste van de gemeente. De gemeente mag zelf de hoogte van de tarieven bepalen. Hier kunnen dus ook de kosten voor onder andere handhaving en beheer & onderhoud in verwerkt worden. Betaald parkeren kan hierdoor sowieso kostenneutraal worden ingevoerd.

Nadeel van betaald parkeren is het uitwijken van bezoekers naar plekken waar gratis geparkeerd kan worden. Dit wordt soms ondervangen door, om het betaald parkeergebied, een schil met een blauwe zone in te stellen. Invoering van betaald parkeren gebeurt door het desbetreffende gebied en regels op te nemen in een Parkeerverordening en Verordening Parkeerbelastingen. Dit is in principe een raadsbevoegdheid. Een aantal gemeenten hebben het wijzigen van venstertijden en tarieven gedelegeerd naar het College van B&W. Vaak stellen gemeenten ook een uitwerkingsbesluit vast met nadere regels.

Bij een fiscaal regime kan er ook voor gekozen worden om alleen **vergunninghouders** toe te laten. Dit zijn in principe alleen bewoners en bedrijven. Doordat naast bewoners en medewerkers van bedrijven niemand anders in het gebied mag parkeren, is er geen mogelijkheid tot dubbelgebruik. Dit leidt in veel gevallen tot inefficiënt gebruik van de openbare ruimte. Dit regime wordt weinig toegepast. In steden waar dit regime wordt toegepast gebeurt dat alleen in specifieke gebieden met weinig plekken voor bewoners en veel aanloop van toeristen. In Hilversum zijn er geen gebieden met alleen parkeren voor vergunninghouders.

Bij het instellen van een regime wordt ook een keuze gemaakt voor de venstertijden, het aantal uit te geven ontheffingen/vergunningen, tariefstellingen of parkeerduur. In de volgende paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

Parkeervoorzieningen bij bijvoorbeeld woningcomplexen die in privaat bezit zijn kunnen ervoor kiezen om bewoners een abonnement te laten betalen of om de prijs voor het parkeren te versleutelen in de woningprijzen. Dit heeft een verschillend effect op het daadwerkelijk gebruik van parkeervoorzieningen. Waar de prijs al in de woningprijs is opgenomen is het risico op uitwijken naar een gratis gebied buiten het eigen complex kleiner dan als bewoners moeten betalen voor een parkeerabonnement.

Gratis parkeren kan ook een vorm van regime zijn. Indien er voldoende parkeerplaatsen zijn er geen overlast is van ongewenste parkeerders is het prima om gratis parkeren te hanteren.

4.4.4 Variabelen bij een parkeerregime

Bij het instellen van een parkeerregime worden ook meteen de voorwaarden vastgesteld zoals tarieven, venstertijden, maximale parkeerduur blauwe zone, winkelstraatregime en aantal uit te geven vergunningen. Hieronder worden ze kort toegelicht.

Tarieven

Voor zowel het parkeren op straat en de vergunningen dient het tarief te worden bepaald. Des te belangrijker het is om bezoekers te weren, des te hoger het straattarief. In de praktijk betekent dit dat in een centrum of bij een groot OV-knooppunt het hoogste tarief geldt en dat hoe verder daarvan af, het tarief mindert. Om bezoek van bewoners te gemoed te komen, stellen gemeenten vaak een bezoekersregeling in. Bewoners kunnen dan hun bezoek tegen een gereduceerd tarief laten parkeren voor een gelimiteerd aantal uur. Gemeenten die zo'n regeling hebben, laten deze veelal niet gelden voor autoluwe gebieden en binnensteden.

Venstertijden

Met het instellen van venstertijden kan ook gestuurd op parkeergedrag. Voor woonwijken kunnen andere vensters gebruikt worden dan bij uitgaansgebieden. Hier is maatwerk uiteraard mogelijk. Denk bijvoorbeeld aan een woonwijk naast een gebied met veel horeca. Om parkeeroverlast aan te pakken kan in de woonwijk dan de venstertijden uitgebreid worden tot laat in de avond. Ook het wel of niet instellen van venstertijden op zaterdag en/of zondag is afhankelijk van de overlast en de aanwezige voorzieningen.

Vergunningen betaald parkeren en ontheffingen blauwe zones

De gemeente kan via de beleidsregels en de verordening regels stellen aan wie er in aanmerking komt voor welke type vergunning en hoeveel vergunningen er uitgegeven worden. In de nota parkeernormen stellen veel gemeenten als uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein opgelost dient te worden en dat bewoners/bedrijven niet in aanmerkingen komen voor een vergunning op straat. Naast vergunningen voor bewoners en bedrijven, hebben gemeenten ook vaak vergunningen voor mantelzorgers, sportverenigingen, ambulante handelaren en deelauto's. De maatschappelijk belangrijke instellingen zoals politie, zorg en onderwijs kunnen bij sommige gemeente meer vergunningen aanvragen dan waar reguliere bedrijven recht op zouden hebben. Dit doen zij vanwege het maatschappelijk belang.

Om te voorkomen dat er meer vergunningen uitgegeven worden dan dat er parkeerplaatsen in een gebied zijn, is het nodig een vergunningenplafond in te stellen. Dit kan via de parkeerverordening. Zodra het plafond bereikt is, wordt de volgende vergunningaanvraag op een wachtlijst geplaatst. Als er een vergunning wordt ingeleverd, bijvoorbeeld door wegdoen auto of verhuizing, kan de eerstvolgende op de wachtlijst een vergunning krijgen.

Voor het aantal uit te geven ontheffingen in een blauwe zone geldt dezelfde aanpak als bij de vergunninguitgifte bij betaald parkeren. De regels over de ontheffinguitgifte staan opgenomen in beleidsregels. Vooral bij gemeenten die zowel betaald parkeren als blauwe zones als regime hebben, is het voor de eenduidigheid en gelijkheid van behandeling gewenst de regels en voorwaarden zoveel mogelijk hetzelfde te laten zijn voor beide regimes.

Maximale parkeerduur blauwe zone

Bij blauwe zones kan het parkeergedrag gestuurd worden via tijd. Met een zogenaamde blauwe schijf kan een automobilist in een blauwe zone parkeren voor een bepaalde tijd. Deze tijdsspanne kan al naar gelang korter of langer zijn. Aangezien een blauwe schijf secties van een half uur kent, is dat ook de minimale tijdsduur die ingesteld kan worden. In winkelgebieden of andere doorstroomlocaties kan de tijd ingekort worden naar een uur. In een woonwijk waar vooral bewoners en hun bezoek staan is een wat langere, gangbare maximale parkeerduur van twee uur gewoon. Een lange maximale parkeerduur ondermijnt het

gestelde doel van het terugdringen van parkeeroverlast en parkeerdruk en het stimuleren van andere modaliteiten.

Winkelstraatregime

Sommige gemeenten hebben in winkelstraten een blauwe zone ingesteld. Deze kan gefiscaliseerd worden door het invoeren van betaald parkeren. Bij een blauwe zone kan gratis geparkeerd worden. Om de winkelstraten aantrekkelijk te houden, overwegen gemeenten dan een lager, aantrekkelijk straattarief dan in de omgeving in te stellen. Voordeel hiervan is dat bezoekers niet uitwijken naar de omliggende woonstraten. Het is ongewenst om bewoners en medewerkers van bedrijven tijdens de openingstijden van de winkels in de straat te laten parkeren. Dit kan worden tegengegaan door parkeervergunningen niet van kracht te laten zijn tijdens die tijdsvensters. Er zijn dan zoveel mogelijk plekken beschikbaar voor bezoekers.

4.4.5 Digitaliseren van de parkeerketen

De gemeente Hilversum is al ver in het digitaliseren van de parkeerketen is. Op het ombouwen van parkeerautomaten op straat en het inzetten van een scanvoertuig na is de parkeerketen gedigitaliseerd. Dit is van belang omdat de digitalisering leidt tot minder parkeerautomaten op straat. Door het efficiënter kunnen uitvoeren van de taken, levert dit een verlaging van de kosten op. Dit kan bijvoorbeeld ten goede komen aan de hoogte van de tarieven voor bewoners of bedrijven. Maar ook leidt het tot minder bebording en automaten op straat waardoor het straatbeeld rustiger en aangenamer wordt.

Scanauto

Een voorbeeld van digitalisering is de inzet van een scanvoertuig. Dit leidt tot een efficiëntere uitvoering van parkeerhandhaving. Het is snel zichtbaar waar potentiële overtreders staan. De inzet van de parkeercontroleurs kan gereduceerd worden door het hanteren van een meer gericht en efficiënter werkproces. De hogere pakkans en zeker de beleving daarvan leidt tot de gewenste betere betalingsbereidheid. Het leidt ook tot meer opbrengst door een hoger bereik per handhaafronde.

Naast parkeerhandhaving zijn er meerdere toepassingen mogelijk voor de inzet van een scanauto, denk aan handhaving milieuzone, parkeerdrukmetingen, dataverzameling ten behoeve van trendrapportages. Trends zien in de verzamelde data, betekent op tijd kunnen schakelen in beleidsontwikkelingen.

4.4.6 Regelgeving en handhaving

Het kunnen uitvoeren van bovengenoemde maatregelen, vraagt om regelgeving. Zo dienen aspecten over betaald parkeren opgenomen te worden in de parkeerverordening en de verordening parkeerbelastingen. Dit zijn onder andere de tarieven, gebieden, vergunningenplafonds en venstertijden maar ook de vergunningen voor deelauto's. Om het deelsysteem van fietsen en scooters in goede banen te leiden dient de APV aangepast te worden. Verder dienen eventuele leges verwerkt te worden in de legesverordening. Uitbreiding van gebieden met een parkeerregime heeft financiële consequenties. Tevens vergt naleving van de maatregelen inzet van handhaving. Dit vergt wijzigingen die verwerkt moeten worden in de begroting.

4.5 Inzicht in de kosten

Voor eerdergenoemde zes maatregelrichtingen zijn de kosten afhankelijk van de precieze invulling van het systeem. Voor elke maatregel is een inschatting gemaakt met een minimale als een maximale invulling. Daarbij is rekening gehouden met zowel personele inzet, investeringskosten en operationele kosten.

Maatregel	Invulling	Kosteninschatting
-----------	-----------	-------------------

Parkeernormen	Opstellen Nota Parkeernormen	Eenmalige kosten: - Ambtelijke uren: begeleiden en opstellen van de nota Structurele kosten: (op termijn) - Ambtelijke uren: actualiseren van de nota (sterk afhankelijk van keuze en wijze van inspraak) € 30.000 - € 50.000 euro
Parkeerregime	Invoeren parkeerregime	Kosteninschatting is afhankelijk van het gebied- en de omvang. Daarnaast is het afhankelijk van welke type regime wordt ingezet (blauwe zone, betaald parkeren, vergunninghouders). <u>Betaald parkeren</u> Eenmalige kosten: - Ambtelijke uren: begeleiden - Communicatie - Bebording - Fysieke aanpassingen - Aanschaffen parkeerautomaten Structurele kosten: (op termijn) - Handhaving - Afhandeling klachten/bezwaren - Beheer & Onderhoud automaten en bebording Opbrengsten: - Minimaal kostenneutraal <u>Blauwe zone</u> Eenmalige kosten: - Ambtelijke uren: begeleiden - Communicatie - Bebording en belijning - Fysieke aanpassingen Structurele kosten: (op termijn) - Handhaving - Afhandeling klachten/bezwaren - Beheer & Onderhoud bebording en belijning Opbrengsten: - Uitgifte ontheffingen: dit zijn leges dus alleen kostenneutraal voor afhandeling aanvraag ontheffing. - De overige kosten moeten gedekt worden uit andere middelen. - Opbrengsten uit boetes worden geïnd door het Rijk. Gratis parkeren: - Beheer en onderhoud valt onder beheer openbare ruimte. - Geen inkomsten - Geen kosten handhaving Parkeren bij private eigenaar/exploitant: - Beheer en onderhoud bij eigenaar/exploitant - Geen handhavingskosten - Geen opbrengsten

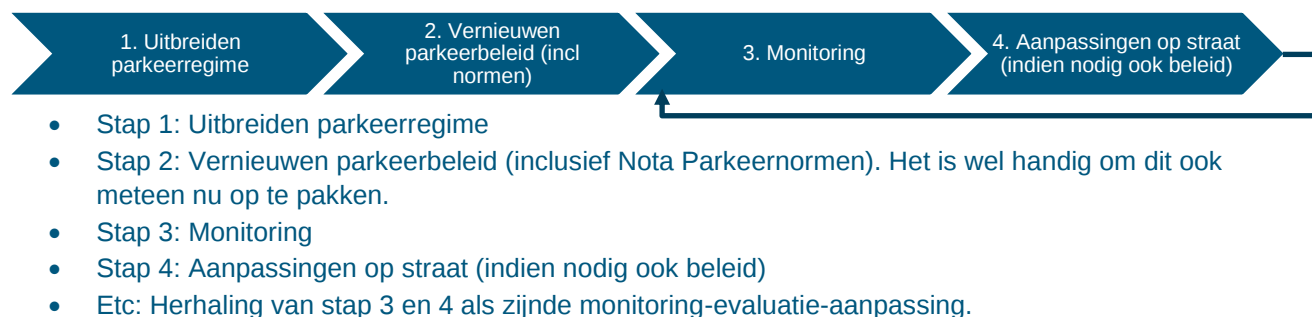
Digitaliseren van de parkeerketen	- Digitale aanvraagprocedures/ doorgeven wijzigingen - Parkeerapp (betalen op straat)	Kosten om in te voeren en te starten, maar ook opbrengsten kant: minder parkeerautomaten op straat, efficiënter uitvoeren van taken (verlaging van kosten), minder bebording. Eenmalige kosten: - Ambtelijke uren: begeleiden - Communicatie - Bebording - Fysieke aanpassingen Structurele kosten: (op termijn) - Handhaving - Kostenneutraal
Regelgeving en handhaving	- Opstellen parkeerverordening - Opstellen verordening parkeerbelastingen - Aanpassen APV - Verwerken legesverordening - Extra inzet handhaving	Kosteninschatting is afhankelijk van de te doorlopen juridische procedures, bezwaar/beroep.

Tabel 1 - Kosteninschatting Parkeermaatregelen

4.6 Maatregeladvies

Hilversum wil in 2040 een groene en innovatieve stad zijn. Met een gezonde lucht, mooie leefbare straten met veel bomen en groen. Om dit gewenste beeld te behalen is het noodzakelijk om met het parkeerbeleid hierop te anticiperen en proactief te handelen.

Voor veel bewoners en bedrijven is de traditionele keuze voor de auto de huidige standaard. Een aanpassing van het mobiliteitsgedrag is noodzakelijk maar levert weerstand op. Zeker op het vlak van parkeren raakt dit vaak de directe leefomgeving van o.a. bewoners. Dit wordt onderstreept door de huidige coalitie die in het coalitieakkoord letterlijk heeft gesteld dat in een breed gebied betaald parkeren en parkeervergunningen invoert wordt. Een totale aanpassing van het huidige parkeerbeleid is nodig.



Het college heeft in het coalitieakkoord opgenomen het gereguleerd parkeren uit te breiden tot aan de buitenring. Aan dit voornemen kan meteen uitvoering worden gegeven. Ondertussen is het noodzakelijk om het huidige parkeerbeleid te updaten. Het vernieuwen van het beleid omvat ook een aparte, nieuwe nota voor de parkeernormen. In het parkeerbeleid dient onder andere aandacht te zijn voor de huidige situatie, toekomstbeeld, hoe daar te komen, hoe om te gaan met klachten, afweging keuze parkeerregime, stappenplan invoering parkeerregime, bijzondere parkeerplaatsen en monitoring. In de

nota parkeernormen worden de parkeernormen opgenomen inclusief de spelregels voor de mogelijkheden tot reductie en afwijkingmogelijkheden.

De eerste stap is het uitbreiden van het parkeerregime, daarmee is het mogelijk om te sturen op het parkeergedrag. Het vernieuwen van het parkeerbeleid inclusief de parkeernormen is de tweede stap. Dit moet leiden tot het gebruik/toename van alternatieve vervoersmogelijkheden zoals deelmobiliteit, fiets en daarmee een vermindering van het aantal benodigde parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Hierdoor komt ruimte beschikbaar voor andere doeleinden: bijvoorbeeld voor de voetganger, fietsers, groen, water, terrassen en reductie hittestress.

Stap 1. Uitbreiden parkeerregime

Als maatregel wordt voorgesteld om, conform het coalitieakkoord, het parkeerregime in Hilversum uit te breiden tot aan de buitenring. Dit verlaagt de parkeerdruk in het gebied, levert in combinatie met vernieuwde parkeernormen en reductiemaatregelen minder parkeerplaatsen op bij nieuwe ontwikkelingen en geeft een stimulans op de andere maatregelen die in die gebieden genomen gaan worden (op het gebied van fiets, deelvervoer, OV-hubs en autoluwe binnenstad). Hierdoor kan gekoppeld aan de andere maatregelen (nog) beter gestuurd worden op het aantal beschikbare parkeervergunningen als ook de tarieven voor bezoekers die met de auto komen.

Stap 2. Vernieuwen parkeerbeleid, inclusief de parkeernormen

Door onder andere de woningbouwopgave binnen de bebouwde kom, leefbaarheid en klimaatdoelen, dient het parkeerbeleid proactief te worden. Dan is het mogelijk om te sturen op het autogebruik en het gebruik van andere modaliteiten te stimuleren. Hier past het bij om ook meteen de parkeernormen te vernieuwen voor de gehele gemeente. Naast parkeernormen op basis van de meest recente CROW-publicatie, dienen hier ook de reductiemogelijkheden opgenomen te worden. De belangrijkste aspecten zijn (al dan niet in combinatie):

- Deelvervoer (zie deelonderzoek deelvervoer);
- Nabij de OV-Hubs (zie deelonderzoek Ketenmobiliteit);
- Stimuleren fietsgebruik (zie deelonderzoek Fiets);
- Autoluw gebied (zie autoluwe binnenstad).

Stap 3. Monitoring

Op basis van periodieke parkeerdrukmetingen en klachten kan in de gaten worden gehouden wat het parkeergedrag is. Dit kan worden aangevuld met informatie uit onder andere het gebruik van de fiets, deelmobiliteit en OV. Vervolgens kan dan bekeken worden waar het parkeerregime op straat aangepast moet worden. Per wijk kan afhankelijk van de wijze waarop de alternatieven voor de auto worden gerealiseerd de mogelijkheden voor het parkeren van de auto worden beperkt. Ook kan het nodig blijken om het parkeerregime verder uit te breiden voorbij de buitenring.

Stap 4. Aanpassingen op straat

De uitkomsten van de monitoring dienen vervolgens geïmplementeerd te worden op straat.

Vervolgstappen: continu blijven monitoren

Vervolgens dient op basis van monitoring en evaluatie bekeken te worden of er aanpassingen op straat of in het beleid nodig zijn. Als dat het geval is dient dit doorgevoerd te worden.

4.7 Maatregелеffecten

Thema	Parkeren
-------	----------

Modal shift	- Het wegdoen van de 2^{de}, of zelfs 1^{ste} auto, en daarvoor in de plaats een deelauto gebruiken. - Meer gebruik van de fiets of scooter van woonwijk naar centrum of OV (v.v.). - In het centrum is men al gewend te moeten betalen. Verhoging tarief minder effectief in modal shift dan bv autoluw maken.
Meer woningen creëren ⁴	Door minder parkeerplaatsen nodig te hebben, komt er meer ruimte/geld vrij voor de inrichting van de openbare ruimte. Ook kunnen er veelal meer woningen gerealiseerd worden.
Leefbaarheid	- Minder geparkeerde voertuigen leidt tot een prettigere en veiligere leefomgeving. Minder foutparkeerders (hier ligt wel een relatie met handhaving), beter zicht op straat en meer plek om parkeerplekken te gebruiken voor groen. En later bij bv werk-met-werk-maken een straat groener/mooier in te richten met minder parkeerplaatsen of zelfs autovrij. - Minder vergunningen, leidt tot een lager autobezit, leidt ook tot minder voertuigbewegingen en dus tot een leefbaardere gemeente (minder uitstoot, geluid, fijnstof etc.).
Doorstroming	- Inzetten op parkeren leidt tot minder auto's en daarmee mogelijk minder autoverplaatsingen. - Minder autoverplaatsingen leidt ook tot meer fietsers (op de rijbaan en bij kruisingen). Hierdoor ligt een relatie met de iVRI's (afstemmen verkeerslichten) en voldoende fietsinfrastructuur (deelonderzoek langzaam verkeer).
Kosten	- Afhankelijk van de maatregel. - Parkeerregime: betaald parkeren kan je kostenneutraal invoeren. Afhankelijk van hoogte tarieven, genereert dit opbrengsten tbv andere maatregelen. Het invoeren van blauwe zone invoeren kost ten alle tijden geld. - Het uitbreiden van het aantal gebieden met vergunningen verhoogt de opbrengsten in heel Hilversum (doordat er meer vergunningen afgegeven worden). Het verlagen van het aantal uit te geven vergunningen in één gebied verlaagd de opbrengsten in dat gebied. - Uitbreiding venstertijden en verhogen tarieven, leidt tot meer opbrengsten. - Het realiseren van een deelmobiliteitshubs of mobiliteitshub kost geld. Ondergronds (50k per pp) is duurder dan bovengronds (20k per pp).

4.8 Synergie

Parkeren heeft een belangrijke synergie met veel deelonderzoeken. Het parkeerbeleid is hét meest invloedrijke instrument om de verkeersvraag per auto, de automobiliteit te beïnvloeden. Door een strenger parkeerbeleid neemt autobezit/gebruik af onder bewoners en komen er minder werknemers/bezoekers met de auto naar Hilversum. Echter, het zoet en het zuur moeten hand in hand gaan; strenger beleid kan ook als geschikt alternatief geboden wordt. Met name strikte parkeernormen bij nieuwbouwlocaties kunnen het gebruik van de auto verminderen. Wanneer het strengere parkeerbeleid voor heel Hilversum van toepassing is kan dit de druk op de randweg verminderen en heeft daarmee een positieve impact op de intensiteiten op de buitenringen. De iVRI's kunnen dan meer groentijd geven aan de fietsers en/of voetgangers.

Strenger parkeerbeleid kan meer mensen doen nadenken over hun modaliteit (andere factoren als o.a. brandstofprijzen hebben hier ook effect op). Dus bijvoorbeeld te kiezen voor de fiets om naar het centrum te gaan, of op de fiets naar een OV-hub.

- Het strenger parkeerbeleid draagt dus bij aan de modal shift van auto naar fietsen of lopen. Daarnaast heeft het aanscherpen van het parkeerbeleid effect op de parkeerdruk. Een hoge parkeerdruk levert knelpunten op voor met name de voetgangers door geparkeerde auto's op trottoirs. Een afname van de parkeerdruk, zoals minder uitgeven van vergunningen, levert meer ruimte op in de straat voor de voetgangers.

⁴ Het creëren van woningen is een prioriteit van het nieuwe college, zie ook het coalitieakkoord 2022-2026, daarom is dit effect specifiek meegenomen in deze tabel.

- Strenger beleid kan als stimulans fungeren om mensen anders te laten reizen. Dit komt ten goede aan het gebruik van andere modaliteiten onder andere meer reizen via OV of men parkeert de auto aan de rand van de stad om vandaaruit verder te reizen met OV/deelfiets of scooter. Het bevordert dus de ketenmobiliteit. Door goede parkeervoorzieningen op knopen aan te bieden (P+R-locaties) of voldoende Kiss&Ride plekken, om zo de overstap op trein te bevorderen en autoreizigers af te vangen. Aandachtspunt daarbij is dat als de parkeergelegenheid 'te goed' is, de auto mogelijk concurreert met de fietser en voetganger als voor- en natransport (zie hiervoor deelonderzoek ketenmobiliteit).
 - Reizigers van buiten Hilversum kunnen aan de rand van de gemeente opgevangen worden bij een P+R-locatie (bestemmings-P+R). Daar kunnen ze dan overstappen op bijvoorbeeld een HOV-bus die de binnenstad of belangrijke bedrijventerreinen aandoet. Dit soort P+R's is niet bedoeld als herkomst P+R waar bewoners vanuit de binnenstad naartoe rijden om over te stappen op OV. Hiermee wordt de verkeersdruk in de gemeente alsnog niet verminderd. Tevens is het niet de bedoeling om op de P+R doorgaande reizigers van de snelweg af te vangen die een bestemming buiten Hilversum hebben. Uiteraard kan oneigenlijk gebruik niet volledig worden voorkomen en is dat ook niet erg. Bij het vinden van een locatie en bepalen van de randvoorwaarden in gebruik, dient hier rekening mee worden te houden. Bij locaties dichtbij de snelwegen is het aan te bevelen de samenwerking met de regio, provincie en Rijkswaterstaat op te zoeken.
 - In de woonwijken kan gedacht worden aan buurthubs. Dit zijn kleinschalige hubs waar de auto geparkeerd kan worden. Hier kunnen ook andere diensten en services aangeboden worden al naar gelang de behoefte van de wijk. Denk hierbij aan verschillende vormen van deelmobiliteit, een pakketkluis, stomerij, bloemist, postagentschap.

Het succes van de autoluwe binnenstad (zie deelonderzoek autoluwe binnenstad) staat of valt met parkeerbeleid. Met het parkeerbeleid kan gestuurd worden op wie er nog in een autoluw gebied mag parkeren, bijvoorbeeld bewoners. Daarbij kan dan ook gestuurd worden op hoeveel auto's per huishouden, hiermee wordt de autoluwe binnenstad zo autoluw mogelijk. Dit geldt niet alleen voor de binnenstad maar ook in de wijken rondom de binnenstad. Als parkeerbeleid niet wordt aangepast, heeft de autoluwe binnenstad geen zin. Zeker in de wijken rondom de binnenstad ontstaat dan veel overlast, en is er snel geen draagvlak meer.

Daarnaast is passend parkeerbeleid nodig rondom de connected hubs locaties. Solitaire pakketkluizen kunnen een auto aantrekkende werking hebben. Dit kan leiden tot overlast van foutgeparkeerde auto's omdat een pakketje ophalen/afgeven bij een kluis niet lang duurt. Men wil de auto dan niet ver wegzetten. Denk daarbij aan het strategisch in te zetten op waar de laad-losplekken wel of niet mogelijk zijn, eventueel in plaats van parkeerplaatsen, anders ontstaat overlast.

Een strenger parkeerbeleid kan het gebruik van andere modaliteiten versterken. Dus ook het gebruik van fijnmazig vervoer. Het verhogen van de tarieven voor parkeervergunningen kan voor bewoners de trigger zijn hun 2de of zelfs 1ste auto weg te doen en gebruik te maken van deelvervoer.