

RAADSVOORSTEL

zaaknummer: 1324168
afdelingsnaam: Publiekszaken/ Advies en Ondersteuning
steller: Marc Moonen
telefoonnummer: 06 29505010

onderwerp: Parkeerbeleid 2023

Voorstel

- 1) Het Parkeerbeleid Hilversum 2023 vast te stellen, onder gelijktijdige intrekking van het Parkeerbeleid Hilversum 2017.
- 2) De afkoopbedragen zoals hieronder opgenomen, vast te stellen en de bedragen jaarlijks te indexeren op basis van de CPI-maart raming van het jaar waarin de programmabegroting van het daaropvolgende jaar wordt opgesteld (jaar T):

	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

Planning

Titel	Toelichting	BEELDVORMING	ORDEELSVORMING	BESLUITVORMING
Parkeerbeleid 2023 ter besluitvorming aanbieden aan de Raad	De Raad heeft de bevoegdheid om het nieuwe parkeerbeleid vast te stellen	Commissie Duurzaamheid en Bereikbaarheid 5 juli 2023	Commissie Duurzaamheid en Bereikbaarheid 5 juli 2023	Raad 19 juli 2023

Samenvatting

Het parkeerbeleid van Hilversum is een uitwerking van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040. In de mobiliteitsvisie is door de gemeenteraad een vergezicht beschreven van een beter bereikbaar Hilversum, waarbij een transitie gemaakt wordt van de drukte door autoverkeer naar een duurzamere gemeente waar inwoners en bezoekers vaker kiezen voor alternatieve vervoerwijzen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de fiets, het openbaar vervoer of door gebruik te maken van deelmobiliteit. Het

parkeerbeleid heeft als doel om de claim op de ruimte die de auto inneemt te verlagen. De openbare ruimte wordt door meerdere activiteiten geclaimd, zoals de behoefte aan meer groen, meer ruimte voor fiets- en wandelpaden. Door op termijn minder parkeervergunningen uit te geven en alternatieven voor de auto meer te stimuleren ontstaat er meer ruimte voor groen en langzaam verkeer. Het parkeerbeleid heeft daarmee ook niet het doel om als financieel verdienmodel ingezet te worden. Financieel gezien is het streven om de uitbreidingen van het gereguleerd parkeergebied en de benodigde investeringen te dekken uit de extra inkomsten. Om dit te werkstellen wordt het parkeertarief voor bezoekers dan ook niet verhoogd, maar wordt alleen de achterstallige indexering doorgevoerd.

De auto, en dan met name de eigen auto, wordt meer ontmoedigd. Wij verwachten van iedereen dat er bewuster wordt nagedacht over het bezit van een eigen auto en van het gebruik van de auto. Voor de bestaande bewoners van Hilversum die momenteel al een (of meerdere) auto('s) bezitten verandert er in eerste instantie niet heel veel. Voor nieuwe bewoners wordt er al sneller een bewuste keuze verwacht. Denk daarbij aan minder parkeervergunningen per huishouden.

In dit parkeerbeleid worden de kaders aangegeven waarbinnen het parkeren in Hilversum de komende jaren uitgewerkt wordt, inclusief een financiële paragraaf voor de uitvoering van het beleid. Binnen deze kaders wordt aan het college de opdracht gegeven om dit beleid verder uit te werken en in te voeren. Jaarlijks rapporteert het college aan de raad over de voortgang en over de effecten van het parkeerbeleid. Om de voortgang te rapporteren is een jaarlijkse monitoring van de parkeerdruk noodzakelijk.

Overzicht van de kaderstelling door de raad

In bijlage 1 wordt het nieuwe parkeerbeleid beschreven. Om duidelijk te maken welke kaders de raad precies stelt met het accorderen van het nieuwe parkeerbeleid, is onderstaande overzichtstabel gemaakt. Ieder kader uit deze tabel wordt tekstueel uitgebreider beschreven in bijlage 1. Ook is in de tabel beschreven welke (uitvoerings)maatregelen nog nadere besluitvorming van het college en van de raad vragen.

		Kader door de raad vast te stellen	Ter uitwerking aan college
1.	Hanteren van STOMP-principe, waarbij de auto een lagere prioriteit krijgt dan lopen, fietsen, OV en mobiliteitsdiensten.	✓	
2.	Vaststellen van tarieven straat parkeren (jaarlijks vast te stellen in Parkeerbelastingverordening)	✓	
3.	Vaststellen van tarieven parkeervergunningen (jaarlijks vast te stellen in Parkeerbelastingverordening)	✓	
4.	Bestemmen van parkeerplaatsen voor groen, ruimte voor voetganger en fiets of speciale parkeerplaatsen, zoals gehandicapten parkeerplaatsen, laadplekken of laad-en losplekken.		✓

5.	Invoeren van gereguleerd parkeren tot aan de buitenring.	✓	
6.	Uitwerken van fasering en soort parkeerregime (betaald parkeren of vergunninghouders parkeren) in de gebieden tot aan de buitenring.		✓
7.	Besluit om jaarlijks parkeerdrukmeting uit te voeren voor heel Hilversum.	✓	
8.	Jaarlijks uitvoeren van een parkeerdrukmeting.		✓
9.	Vaststellen van 4 gebiedstypen voor het parkeerregime: KWG, Centrum, Schil Centrum en Gratis gebied.	✓	
10.	Uitwerken welk parkeerregime waar zal gelden, zoals zone indeling.		✓
11.	Aantal uit te geven parkeervergunningen per adres.	✓	
12.	Vaststellen dat POET-regeling geldt voor adressen die eigen parkeerplaats hebben.	✓	
13.	Uitvoeren en uitwerken van POET-regeling, zoals afmeting parkeervakken.		✓
14.	Opstellen uitvoeringsregels voor uitgifte parkeervergunningen.		✓
15.	Vaststellen van gereduceerd tarief bezoekersregeling (50% van parkeertarief)	✓	
16.	Vaststellen mantelzorgregeling. (gratis)	✓	
17.	Specifieke verfijning vergunning types en voorwaarden.		✓
18.	Vaststellen principe dat er een plafond wordt ingesteld voor aantal uit te geven vergunningen.	✓	
18a.	Vaststellen plafond aan uit te geven parkeervergunningen per zone en opstellen regels voor wachtlijsten.		✓

19.	Vaststellen dat vergunninghouders kunnen uitwijken naar aanliggende zone.	✓	
20.	Vaststellen basis parkeertijden: maandag t/m zondag tussen 9:00 uur en 24:00 uur	✓	
21.	Verfijnen van parkeertijden indien maatwerk vereist is.		✓
22.	Vaststellen van principe van cashless parkeren.	✓	
23.	Vaststellen van principe van verder digitaliseren parkeerketen inclusief handhaving.	✓	
24.	Uitwerken fasering digitalisering parkeerketen.		✓
25.	Vaststellen digitaliseren parkeren voor gehandicapten.	✓	
26.	Besluit 3 uur gratis parkeren voor gehandicapten op alle parkeerplaatsen.	✓	
27.	Vaststellen van het principe dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen parkeren op eigen terrein en geen recht hebben op een parkeervergunning op straat.	✓	
27a.	Uitvoeren van de regel dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen parkeren op eigen terrein en geen recht hebben op een parkeervergunning op straat.		✓
28.	Vaststellen van Nota parkeernormen.		✓
29.	Besluit tot verminderen van PRIS borden vanaf de snelweg naar parkeergarages.	✓	
30.	Akkoord te gaan met het principe dat de kosten van het uitbreidingsgebied gereguleerd parkeren gedekt dienen te worden uit de extra inkomsten door het uitbreidingsgebied van het gereguleerd parkeren.	✓	

31.	Akkoord te gaan met het benodigde budget voor het uitvoeren van het parkeerbeleid.	✓	
32.	Akkoord te gaan met de investering van € 6.000.000 voor uitbreiden van het gereguleerde parkeergebied (ticketautomaten, belijning en borden).	✓	
33.	Uitwerken van parkeerverordening en laten vaststellen door de raad in Q4 2023.		✓
33a.	Vaststellen van parkeerverordening in Q4 2023	✓	

Tabel 1, Kaderstelling

Inleiding

Dit raadsvoorstel over het nieuwe parkeerbeleid maakt integraal onderdeel uit van het gelijktijdig voorliggende voorstel over het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040. Vanwege de complexiteit en omvang van beide voorstellen is ervoor gekozen beide voorstellen gezamenlijk maar in aparte voorstellen te agenderen. Beide voorstellen werken in elkaar door, immers door de maatregelen uit de Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 is het mogelijk om het parkeerbeleid in Hilversum te wijzigen en tegelijkertijd vraagt het nieuwe parkeerbeleid alternatieve vervoersmogelijkheden. Op deze wijze kan het voorstel gezamenlijk worden besproken en vastgesteld.

Het oude parkeerbeleid dateert uit 2017 en past niet meer bij de uitgangspunten van de Mobiliteitsvisie. Ook in de vastgestelde omgevingsvisie is aangegeven dat er een ruimteclaim naar de toekomst is, die vraagt om een kritische blik op het gebruik van de ruimte door de auto. De auto moet minder dominant worden, zonder de auto te bannen uit het straatbeeld. Mensen die afhankelijk zijn van de auto moeten ook in staat zijn om de auto te gebruiken. Maar er dient wel een gezonde afweging plaats te vinden of de verplaatsingen niet met een ander, meer duurzaam, vervoersmiddel kunnen plaatsvinden. Er moet een keuze worden gemaakt hoe wij als Hilversum willen omgaan met het gebruik van de auto en de ruimte die de auto inneemt in het Hilversumse straatbeeld.

Met dit nieuwe parkeerbeleid wordt invulling gegeven aan het Coalitieakkoord 2022-2026, waarin de maatregel staat opgenomen "Invoeren van betaald parkeren in gebieden tot aan de buitenring. Eventuele opbrengsten worden ingezet voor het verbeteren van de mobiliteit."

Er is een aantal toezeggingen gedaan waar in dit parkeerbeleid invulling aan wordt gegeven:

T22/30: *Wethouder Heller zegt toe, dat nieuw parkeerbeleid en de daarbij behorende tarieven topprioriteit heeft voor het college en dat zij daarom zo snel mogelijk met dat nieuwe parkeerbeleid zullen komen en dat dit ook terug te zien zal zijn in de begroting 2023*
Het voorliggende parkeerbeleid betreft de invulling van deze toezegging.

(T23/03): *De fractie van PvdA verzoekt om naar aanleiding van brief nr. 3 uit rubriek III in de commissie te agenderen. Wethouder Heller zegt toe voor deze burger een maatwerkoplossing te vinden en wil dit probleem in bredere zin aan de orde laten komen bij het behandelen van het totale parkeerbeleid.*

De individuele situatie is al vrij direct na deze toezegging opgelost. De maatwerkoplossingen voor mensen die veel mantelzorg nodig hebben worden in een algemene regel in het parkeerbeleid geregeld. Mantelzorgers kunnen gratis parkeren na beoordeling en registratie als mantelzorger.

Nota Parkeernormen

De maatregelen in het nieuwe parkeerbeleid worden ondersteund door de *Nota Parkeernormen 2023*. In de Nota Parkeernormen wordt geregeld hoeveel parkeerplaatsen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkeling gerealiseerd worden. Deze nota is door de commissie Duurzaamheid en Bereikbaarheid op 19 april van advies aan het college voorzien. De aanpassingen die dat aan de nota heeft opgeleverd zijn hieronder bij T23-41 te vinden. De nieuwe nota parkeernormen is als bijlage bij dit voorstel gevoegd en zal na de raadsbehandeling over het parkeerbeleid definitief door het college worden vastgesteld.

Een belangrijke wijziging is het parkeren op eigen terrein. Burgers en bedrijven die de mogelijkheid hebben om te parkeren op eigen terrein kunnen niet langer aanspraak maken op een parkeervergunning. Hierdoor zal de ruimteclaim door het parkeren in de openbare ruimte kleiner gaan worden. De Nota Parkeernormen 2023 is een uitwerking van het parkeerbeleid en heeft pas effect door de maatregelen die in het parkeerbeleid worden vastgesteld. Denk daarbij aan de uitbreiding van geregleerde parkeergebieden, tariefstellingen, betaalmogelijkheden, monitoring van de parkeerdruk, digitalisering van de parkeerketen, de handhaving, mantelzorg parkeervergunningen en GROEP (Geen Recht op Parkeervergunning)- en POET-regelingen (Parkeren Op Eigen Terrein) die in het parkeerbeleid worden vastgelegd. Anderzijds moeten de stimuleringsmaatregelen van de uitvoeringsprogramma's van de mobiliteitsvisie bijdragen aan het voorzien in alternatieven voor het gebruik van de auto. Zoals bijvoorbeeld betere fietspaden, faciliteren van deelmobiliteit en het aanleggen van hubs aan de rand van Hilversum.

T23-41: Wethouder Heller zegt toe bij het parkeerbeleid in juni/juli nader in te gaan op

1. *Differentiatie van de afkoop naar woning woningcategorie en de grootte van de ontwikkeling; dat vergt een ander raadsbesluit.*

In dit voorstel wordt de hoogte van de afkoopbedragen voorgesteld op basis van differentiatie tussen enerzijds sociale en middel dure woningen en de vrije sector anderzijds. Ook is de afkoop van de eerste 3 parkeerplaatsen goedkoper dan meer dan 3 parkeerplaatsen. Daarbij kan de afkoop niet alleen op hele parkeerplaatsen afgekocht worden, maar op werkelijk aantal achter de komma. Dat is vooral voor kleine ontwikkelingen een significant voordeel. Met onderstaand voorstel wordt invulling gegeven aan deze toezegging.

Voorstel “besluit afkoop parkeerplaatsen t.b.v. Nota Parkeernormen”

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient er voldaan te worden aan de Nota Parkeernormen. Het is mogelijk om tot 50% van de parkeereis af te kopen en tot en met 3 parkeerplaatsen volledig af te kopen. Hierbij is voornamelijk uitgegaan van het afkooptarief dat door de raad is vastgesteld in het parkeerbeleid van 2017. Om te stimuleren dat kleine ontwikkelingen (tot de parkeereis van 3 parkeerplaatsen) en de ontwikkeling van betaalbare woningen sneller gerealiseerd kunnen worden, wordt een aangepaste afkoopregeling voorgesteld.

- 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 2, afkoopsommen prijspeil 1 juli 2023. De bedragen worden jaarlijks geïndexeerd op basis CPI- Maart raming jaar T.

2. *De bezoekersregeling voor bewoners die op basis van hun adres geen recht hebben op een parkeervergunning (GROP-lijst)*
In het beleid is opgenomen dat de bewoners van de adressen die op de GROP-lijst staan gebruik kunnen maken van de bezoekersregeling.
3. *Nieuwe ontwikkelingen binnen de buitenring.*
Adressen van nieuwe ontwikkelingen binnen de buitenring worden al op de GROP-lijst geplaatst, ook al is er nog geen gereguleerd parkeren, door de fasering van het invoeren van het gereguleerde parkeren binnen de buitenring. Het besluit om het gebied te reguleren is voldoende aanleiding om de adressen van nieuwe ontwikkelingen toch al op de GROP-lijst te plaatsen.
4. *Inperken van het misbruik van vergunningen en intensiveren handhaving op straat*
In het budget is extra geld opgenomen voor handhaving om de kwaliteit, efficiëntie en doelgerichtheid van de handhaving van het parkeren te verbeteren. Rechtvaardigheid en strengheid met de menselijke maat zijn hierbij van groot belang. Er wordt o.a. toegewerkt naar de invoering van het handhaven van het straat parkeren met een scanauto vanwege de grootte van het te handhaven gebied. Ook aan deze toezegging is hiermee invulling gegeven.

Met deze beantwoording worden bovenstaande toezeggingen als afgedaan beschouwd.

Probleemstelling/doel

Het parkeerbeleid uit 2017 is gedateerd. Voorgesteld wordt om het nieuwe parkeerbeleid in werking te laten treden na vaststelling door de raad. Met de invoering van het nieuwe parkeerbeleid worden een aantal doelstellingen bereikt:

1. De ruimteclaim zoals aangegeven in de omgevingsvisie, waarbij de ruimte maar beperkt is en vele facetten aanspraak maken op deze ruimte, wordt voor de auto zoveel mogelijk beperkt om

ruimte te bieden aan bijvoorbeeld groen, voetgangers, fietser en openbaarvervoer. De auto is en blijft een belangrijk vervoermiddel en voor veel mensen noodzakelijk. De balans in deze strijd om de ruimte wordt in dit parkeerbeleid gezocht.

2. Het vereenvoudigen en uniformeren van de regels voor parkeren.

Argumenten

Er liggen een aantal belangrijke keuzes met argumentaties eronder in het nieuwe parkeerbeleid. Deze worden hieronder geschetst en zijn de onderliggende gedachten bij het overzicht van kaders in Tabel 1.

1. *Het kiezen voor duurzame mobiliteitsopties wordt gestimuleerd (Hanteren STOMP principe)*
Stomp staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten en Privéauto. In die volgorde wordt het gebruik van de vervoerswijzen gestimuleerd voor bewoners, bezoekers en werknemers van Hilversum. De auto neemt in het huidige straatbeeld veel ruimte in beslag. Ruimte waar vanuit vele kanten een claim op gelegd wordt, zoals ruimte voor groen en ruimte voor langzaam vervoer zoals fiets en voetgangers. Dat betekent dat de ruimteclaim voor de auto kritisch bekeken moet worden. Ook om de bereikbaarheid in Hilversum in de toekomst te kunnen garanderen. Daarvoor wordt gestuurd om bewuster om te gaan met de auto als vervoermiddel. Er hoort dan ook een bewuste afweging gemaakt te worden over de wijze van verplaatsing. Alleen door de afwegingen bewust te laten plaatsvinden zal verandering optreden van de autodruk in Hilversum. Het parkeren van een eigen auto wordt ontmoedigd, zodat er een extra prikkel is om te kiezen voor een ander vervoerwijze ontstaat. Daarmee wordt het hebben of gebruik van een eigen auto niet onmogelijk gemaakt. Mensen die afhankelijk zijn van een auto moeten geen belemmering ervaren.
2. *De parkeerdruk wordt tot aan de buitenring verlaagd*
Het uitbreiden van betaald parkeren in de eerste straat waar gratis parkeren is, omdat daar de parkeerdruk te hoog is, leidt iedere keer tot de verschuiving van de parkeerdruk naar de eerstvolgende straat (waterbed-effect). Om dit te voorkomen wordt gereguleerd parkeren tot aan de buitenring ingevoerd. Hierdoor wordt dat effect minder. Naast de centrum-zone is er een schil-centrum zone. In de zone centrum geldt één parkeertarief en ook in de schil-centrum zone geldt één parkeertarief. De schil-centrum zone is vervolgens opgedeeld in 6 delen. Iedere vergunninghouder mag in zijn eigen zone-deel parkeren, maar ook in het aangrenzende gebied. Dit om eventuele drukte op te vangen in het naastgelegen deel.
3. *Het aantal parkeervergunningen wordt teruggebracht*
Er wordt een beperkt aantal vergunningen per adres uitgegeven. Voor woningen zal dat nog maar 1 parkeervergunning per adres zijn. Dat geldt voor de nieuwe aanvragen. Mensen die al over meerdere auto's (en vergunningen) beschikken, behouden deze vergunningen, zolang ze niet verhuizen. Dit om te voorkomen dat bewoners door veranderend parkeerbeleid in de problemen komen. Voor nieuwe bewoners (mensen die verhuizen naar een straat met gereguleerd parkeren) geldt dat ze bewust kiezen voor een woning met de mogelijkheid op maximaal één parkeervergunning. Adressen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen krijgen geen parkeervergunning meer. Zij moeten parkeren geheel op eigen terrein oplossen of bewust kiezen voor geen auto.
4. *Sturing naar minder auto's op straat*
De openbare ruimte kan maar 1 keer gebruikt worden. Staan er auto's in het openbaar gebied, dan kunnen daar geen bomen staan, of dan is dat geen ruimte waar ongehinderd gelopen of gefietst kan

worden. Door het parkeren op straat duurder te maken dan het parkeren in parkeergarages willen wij het parkeren in de parkeergarages stimuleren.

5. *Parkeren op eigen terrein wordt gestimuleerd*

Als bewoners en bedrijven de mogelijkheid hebben om op hun eigen terrein te parkeren, dan moet daar gebruik van worden gemaakt. De gemeente geeft daarom geen parkeervergunningen uit aan bewoners van adressen met een eigen parkeerplaats. Alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden geacht alle parkeren op eigen terrein (op private parkeerlocaties) op te lossen, waardoor de openbare ruimte door hen niet meer gebruikt hoeft te worden door de auto en er meer ruimte ontstaat voor groen, voet- en fietspaden en speciale parkeerplaatsen, zoals voor gehandicapten, laadplekken en laad- en losplaatsen.

6. *Het nieuwe parkeerbeleid is eenvoudig uitlegbaar*

De Gebiedsindelingen voor vergunninghouder zones wordt eenduidiger en eenvoudiger. Hierdoor ontstaat er meer duidelijkheid voor bewoners en bezoekers waar men mag parkeren. Overal worden de parkeertijden hetzelfde. Zo worden de (onrechtmatige) parkeerduurbeperingen (maximaal 1 of 2 uur parkeren) afgeschaft. Op deze plekken wordt een progressief parkeertarief ingevoerd waardoor het parkeren er ieder uur duurder wordt. Dat gebeurt alleen in de straten waar een hoge doorstroming van auto's gewenst is, zoals in winkelstraten.

Het aantal benodigde PRIS borden op straat (Parkeer Route Informatie Systemen) en verwijsborden naar het parkeerzone nummer) zal verminderen, waardoor het straatbeeld minder ontsierd wordt door borden.

7. *Digitalisering wordt gestimuleerd en handhaving geoptimaliseerd*

Veel activiteiten in de parkeerketen zijn al gedigitaliseerd. Dat wordt nog verder doorgevoerd, zodat er veel efficiënter gewerkt kan worden. Alle parkeervergunningen worden digitaal uitgegeven en op straat wordt kenteken parkeren ingevoerd, zodat ook de handhaving met een scanauto gedaan kan worden. Het toepassen van een scanauto voor de handhaving betekent niet dat de kosten voor handhaving lager zullen zijn. Het inregelen kost tijd en geld en in eerste instantie zullen handmatige handhaving en scanauto naast elkaar functioneren. Uit ervaringen bij andere gemeenten blijkt dat na 2 jaar de kosten van handhaving door het gebruik van een scanauto lager gaan worden. Er kan dan efficiënter en effectiever op data gestuurd worden: gebieden met een lage betalingsbereidheid worden vaker gecontroleerd. Straten waar geen parkeerproblemen zijn kunnen minder frequent gehandhaafd worden. Ook worden het cashgeld opgeheven voor het voldoen van de parkeerkosten. Betalen van parkeergeld gebeurt via de mobiele apps en bankpassen.

Kanttekeningen

Noodzakelijke koppeling met maatregelen Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Sinds 2019 is de indexatie van de parkeertarieven op straat niet meer geëffectueerd. In bijlage B is de berekening opgenomen van de indexatie over de periode 2019 – 2023. Deze bedroeg in die periode 18,4%. In 2024 wordt een deel van de inflatiecorrectie doorgevoerd en stijgen de parkeertarieven met 10%. De aan het parkeerbeleid gekoppelde kosten worden op deze wijze in rekening gebracht bij de auto gebruiker. Na het doorvoeren van de indexatie bedraagt het parkeertarief in Hilversum m.i.v. 2024 € 3,20 per uur in het centrum en € 2,90 per uur in de (buiten)schil.

Ter illustratie een overzicht van parkeertarieven in vergelijkbare steden:

Voorgesteld tarief Hilversum:	Centrum: € 3,43	Schil: € 3,08
Amersfoort:	Centrum: € 3,35	Schil: € 2,70
Utrecht:	Centrum: € 6,64	Schil: € 4,01
Haarlem:	Centrum: € 5,80	Schil: € 4,00
Alkmaar:	Centrum: € 3,56	Schil: € 2,79
Den Bosch:	Centrum: € 3,93	Schil: € 2,72

De definitieve parkeertarieven 2024 worden vastgelegd in de parkeerbelastingverordening. De verordening wordt aan het eind van dit jaar in een separaat voorstel aan u voorgelegd. Deze tarieven worden eveneens gepubliceerd op de website van de gemeente Hilversum.

Financiële onderbouwing

Het parkeerbeheer wordt op dit moment grotendeels uitgevoerd door Corporatie ParkeerService. Het beheer en eerste lijnsonderhoud van de parkeerapparatuur is in eigen beheer van de gemeente Hilversum.

In 2023 zijn er in Hilversum 7.764 parkeerplaatsen in het gereguleerde gebied. Met de introductie van het nieuwe parkeerbeleid neemt het aantal parkeerplaatsen waar betaald voor moet worden toe met afgerond 130% tot ongeveer 18.000 parkeerplaatsen. Dit aantal is geteld tijdens de parkeerdrukmeting in 2022.

Logischerwijs neemt ook het aantal parkeervergunningen toe. Verwacht wordt dat er vanaf 2024 jaarlijks ongeveer 14.000 vergunningen worden uitgereikt. De groei van het aantal vergunningen is procentueel gezien groter dan de groei van het aantal parkeerplaatsen. Dit is een inschatting, aangezien we niet weten hoeveel mensen daadwerkelijk een parkeervergunning gaan aanvragen. Het percentage vergunningen is groter, doordat het aantal auto's per huishouden in de uitbreidingsgebieden hoger is dan in de betaalde parkeergebieden. Bij invoering van het gereguleerde parkeergebied kunnen mensen het aantal vergunningen aanvragen voor het aantal auto's dat geregistreerd staat op hun naam. Voor nieuwe bewoners (na verhuizing) geldt dat ze maximaal 1 parkeervergunning per adres kunnen aanvragen. Daarnaast verwachten we dat er meer bewoners gebruik gaan maken van de bezoekersregeling.

Het aantal ticketautomaten groeit procentueel gezien niet mee met de groei van het aantal parkeerplaatsen. Dit betekent dat er meer afstand tussen de ticketautomaten zal komen te liggen. Dit is met name van toepassing in woonwijken. Dan kan er gekozen worden om er geen betaald parkeren, maar vergunninghouders parkeren in te voeren of bewoners kunnen gebruik maken van de bezoekersregeling, waardoor bezoek niet zelf naar een ticketautomaat hoeft te lopen.

Onderstaande tabel geeft de huidige situatie weer (2023) en de verwachte toekomstige situatie na invoering van het nieuwe parkeerbeleid (2024 en verder).

	Huidige situatie 2023	Toekomstige situatie 2024 en verder	Procentuele mutatie
Aantal gereguleerde parkeerplaatsen	7.764	18.000	132%
Aantal parkeervergunningen	5.258	14.000	166%
Aantal bezoekersvergunningen	4.311	12.000	178%
Aantal ticketautomaten	240	500	108%
Parkeertarief straat parkeren	€ 1,60 in de Buitenschil, € 2,60 in schil en € 2,90 in centrum	€ 2,90 in schil en € 3,20 in centrum	10%

Tabel 3, uitgangspunten huidige versus nieuwe parkeerbeleid

Momenteel zijn er 3 tarieven voor kortparkeerders: Centrum, Schil en Buitenschil. Om meer eenduidigheid te realiseren en meer duidelijkheid voor de parkeerder hanteren we in het nieuwe parkeerbeleid nog maar 2 zones: Centrum en Schil. De tarieven voor de Buitenschil en de uitbreidingsgebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd krijgen dezelfde tarieven als de Schil, namelijk € 2,90 per uur. Dit om te voorkomen dat deze gebieden aantrekkelijk worden voor mensen die in het centrum moeten zijn en goedkoper in de “buitenschil” gaan parkeren. Voor de bezoekers van de woningen en de bedrijven in de Schil geldt dat ze hun bezoek voor 50% van het uurtarief kunnen laten parkeren (€ 1,45 / uur). Het tarief in het centrum bedraagt, na indexatie, € 3,20.

De parkeertarieven op straat zijn sinds 2019 niet meer verhoogd. De kosten zijn ten opzichte van 2019 met ongeveer 18,4% gestegen als gevolg van inflatie (zie bijlage B). Om deze reden wordt een deel van de kostenstijging doorgevoerd in de vorm van een tarief indexatie van 10% m.i.v. 2024. De definitieve parkeertarieven 2024 worden vastgelegd in de parkeerbelastingverordening. De verordening wordt aan het eind van dit jaar in een separaat voorstel aan u voorgelegd. Deze tarieven worden eveneens gepubliceerd op de website van de gemeente Hilversum.

Impact op de gemeentelijke begroting

Het uitvoeren van het parkeerbeleid leidt tot extra baten en lasten. Voor het financiële effect van het uitbreiden van het gereguleerde parkeergebied worden veel aannames gedaan. Zo is het aantal bezoekers dat in de uitbreidingsgebieden zal parkeren een ruwe inschatting. Ook het aantal vergunningen dat aangevraagd zal worden is een inschatting. Om grip te houden op de effecten wordt ieder half jaar een voortgang gerapporteerd aan de raad en is er in mei 2026 een evaluatie over de effecten van het parkeerbeleid. In de nieuwe situatie gaan wij uit van een bate van afgerond € 7,3 miljoen en een last van afgerond € 5,8 miljoen. Het resultaat komt daarmee uit op afgerond € 1,5 miljoen. Ter vergelijking, in de huidige situatie wordt uitgegaan van een positief exploitatieresultaat van afgerond € 1,5 miljoen. Deze € 1,5 miljoen is structureel in de begroting opgenomen ter dekking van algemene uitgaven. Bij het opstellen van deze berekening is rekening gehouden met een parkeertarief

stijging van afgerond 10%. De daadwerkelijke tarieven 2024 worden separaat vastgesteld via de parkeerbelastingverordening die in het 4^e kwartaal 2023 ter vaststelling aan u wordt aangeboden.

Daarbij de kanttekening dat het voorliggende beleid erop gericht is dat mensen bewustere keuzes maken ten aanzien van mobiliteit. Dit kan betekenen dat het gebruik en bezit van de auto op den duur afneemt, hetgeen direct gevolgen heeft voor de parkeeropbrengsten. Daar staat tegenover dat door de digitalisering en het efficiëntere beheer de kosten ook lager uit zullen vallen. Eventuele begrotingsbijstellingen worden betrokken in de reguliere planning en control producten (voorjaarsnota en/of begroting).

Bijlage A bevat een gedetailleerde weergave van de kosten en opbrengsten zoals opgenomen in de begroting van 2023 afgezet tegen de begroting van 2024.

Uitvoering en fasering

Er is een aantal uitvoeringsmaatregelen opgenomen in het uitvoeringsprogramma mobiliteitsvisie, waar we hiernaar verwijzen. In de tabel in bijlage C is een uitsnede opgenomen voor de parkeer-gerelateerde maatregelen.

Voor de korte termijn worden de volgende stappen genomen en worden de volgende besluiten voorgelegd aan de raad of genomen door het college:

- | | |
|--------------|---|
| 19 juli 2023 | Vaststellen van het parkeerbeleid door de raad. Tevens de ingangsdatum van het parkeerbeleid. Vlak na het vaststellen van het parkeerbeleid stelt het college de nota Parkeernormen vast. |
| Oktober 2023 | Vaststellen van de parkeerbelastingverordening en de parkeerverordening door de raad. |
| Oktober 2023 | Vaststellen van het uitvoeringsprogramma voor het uitbreiden van het gereguleerd parkeergebied door het college, met daar in ten minste: <ul style="list-style-type: none">- Planning en fasering van de uitbreidingsgebieden.- Planning van bestellen en levering van ticketautomaten, bebordingen en wegmarkeringen.- Communicatieplan voor informeren omwonenden en belanghebbenden.- Te nemen verkeersbesluiten. |

Jan. 2024 t/m nov. 2025

Implementatie van uitbreidingsgebieden gereguleerd parkeren.

Mei 2024 Terugkoppeling van de voortgang implementatie parkeerbeleid aan de raad.

November 2024 Terugkoppeling van de voortgang implementatie parkeerbeleid aan de raad.

Mei 2025 Terugkoppeling van de voortgang implementatie parkeerbeleid aan de raad.

November 2025 Terugkoppeling van de voortgang implementatie parkeerbeleid aan de raad.

Mei 2026 Evaluatie aan de raad van implementatie parkeerbeleid. Indien noodzakelijk inclusief voorstel voor aanpassingen aan het parkeerbeleid.

Burgemeester en wethouders van Hilversum,

de gemeentesecretaris, de burgemeester,

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

Bijlage(n)

1. Concept Parkeerbeleid 2023
2. Concept Nota Parkeernormen 2023
3. Bijlage A Overzicht kosten en opbrengsten parkeren begroting 2024
4. Bijlage B Berekening index parkeertarief straat
5. Bijlage C Uitvoeringsmaatregelen Parkeren
6. Bijlage D Vergelijk tarieven bewonersvergunningen andere gemeenten