

Concept Parkeerbeleid Hilversum 2023

1.	Inleiding	2
2.	Basis uitgangspunt: het STOMP principe	2
3.	Samenhang tussen achteraf betaald parkeren en straatparkeren	3
4.	Gereguleerd parkeergebied	4
5.	Gebiedsindeling	4
6.	Parkeervergunningen	5
7.	Parkeertarieven	7
8.	Parkeertijden	10
9.	Betaalmethoden	10
10.	Digitaliseren en sturen op data	10
11.	Gehandicaptenparkeren.....	11
12.	Parkeernormen.....	11
13.	PRIS (Parkeer Route Informatie Systeem)	12

1. Inleiding

Het parkeerbeleid van Hilversum is een uitwerking van het uitvoeringsprogramma van de mobiliteitsvisie. In de mobiliteitsvisie is door de gemeenteraad een vergezicht beschreven van een Hilversum dat beter bereikbaar is. Waarin een transitie gemaakt wordt van de drukte door autoverkeer naar een duurzamere gemeente waar inwoners en bezoekers vaker kiezen voor alternatieve vervoerbewijzen voor de auto. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de fiets, het openbaar vervoer of door gebruik te maken van deelmobiliteit. De auto, en dan met name autobezit, wordt meer ontmoedigd. Voor de inwoners en bezoekers die afhankelijk zijn van de auto blijft het mogelijk om de auto te kunnen parkeren. Alternatieve vervoerswijzen worden beter gefaciliteerd en aangemoedigd, zodat men gestimuleerd wordt om van een andere vervoerswijze (anders dan de eigen auto) gebruik te maken. 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. Zo kunnen nieuwe bewoners minder parkeervergunningen per huishouden aanvragen.

In dit parkeerbeleid staat uitgewerkt wat de maatregelen op het gebied van parkeren voor Hilversum zijn. Zoals aangegeven zijn deze maatregelen in lijn met de eerder vastgestelde mobiliteitsvisie. In het uitvoeringsprogramma van de mobiliteitsvisie staan veel stimuleringsmaatregelen om andere modaliteiten te stimuleren. Daartegenover staat een meer ontmoedigend element om het autogebruik te beperken. Heel nadrukkelijk als ontmoedigingsbeleid, niet om het gebruik van de auto onmogelijk te maken. Om Hilversum beter bereikbaar te maken, meer groen in het straatbeeld terug te brengen en meer ruimte te krijgen om te lopen, fietsen en voor speciale parkeerplaatsen voor gehandicapten, laadplaatsen en laad- en losplekken te maken, is het noodzakelijk dat de auto minder ruimte gaat innemen in het straatbeeld. Met dit parkeerbeleid wordt een bijdrage geleverd aan die duurzamere gemeente.

In dit parkeerbeleid worden de kaders aangegeven waarbinnen het parkeren in Hilversum de komende jaren uitgewerkt zal gaan worden, 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.

Elk onderdeel van het parkeerbeleid wordt hieronder apart beschreven.

2. Basis uitgangspunt: het STOMP principe

Hilversum hanteert het zogenaamde STOMP principe. STOMP staat voor Stappen (voetgangers), Trappen (fietsen), OV (openbaar vervoer), Mobiliteitsdiensten (zoals deelvervoer) en Privé auto. In deze volgorde wordt prioriteit gegeven aan het stimuleren van de genoemde vervoermiddelen. Dit principe werkt door in het gehele uitwerkingsprogramma van de mobiliteitsvisie. Voor het parkeerbeleid betekent dit dat de auto het minst gestimuleerd wordt in de mobiliteitsketen. De gemeente Hilversum stimuleert dus het gebruik van alternatieven boven de auto. Het bezit en het gebruik van de auto wordt ontmoedigd, maar nadrukkelijk niet geweerd. Voor bestaande bewoners en bedrijven in Hilversum geldt dat het bezit en gebruik van de huidige auto's ongewijzigd blijft: ze behouden het aantal vergunningen dat ze nu al hebben. Dit om de huidige bewoners niet voor onmogelijke opgaven te stellen. Voor nieuwe bewoners gaat wel gelden dat ze bewust kiezen voor het parkeerregime waarbij het autobezit ontmoedigd wordt. Zij weten bij de keuze voor de nieuwe woning welk parkeerregime er geldt en kunnen deze keuze dus bewust maken.

Door vooral voor nieuwe bewoners de regels van het parkeerregime strakker te maken ontstaat er een geleidelijke transformatie naar minder auto's in Hilversum. Minder auto's betekent niet dat de verplaatsingsbehoefte van bewoners minder zal worden. De verplaatsingsbehoefte blijft bestaan en zal dus door andere vervoerswijzen ingevuld gaan worden. Om deze alternatieven te stimuleren is het parkeerbeleid onlosmakelijk verbonden met de overige 10 uitvoeringsmaatregelen uit het uitvoeringsprogramma.

3. Samenhang tussen achteraf betaald parkeren en straatparkeren

Het parkeren is onderverdeeld in achteraf betaald parkeren en straatparkeren. Dit zijn 2 aparte regimes, die wel sterk met elkaar verweven zijn. Voor het straatparkeren (niet achter een slagboom) geldt dat dit fiscaal-parkeren is. Dat betekent dat het parkeren op straat belastinggeld is. De gemeenteraad stelt de parkeertarieven jaarlijks vast in de parkeerbelastingverordening. Het exploiteren van parkeervoorzieningen achter een slagboom, zoals parkeergarages en parkeerterreinen, zijn een commerciële activiteit. Ook als deze activiteit wordt uitgevoerd door de gemeente, wordt dit door de Wet markt en Overheid gezien als commerciële activiteit. Dat betekent dat de parkeertarieven die in deze parkeervoorzieningen gelden, minimaal kostendekkend dienen te zijn. De gemeente mag geen kunstmatige lage tarieven vragen in de parkeergarages, waardoor er een concurrentie-nadeel ontstaat bij private exploitanten van parkeergarages.

De samenhang tussen straatparkeren en achteraf betaald parkeren zit in het feit dat parkeerders de keuze hebben om op de ene of de andere locatie te parkeren. Er vindt geen onderlinge afstemming over de parkeertarieven plaats tussen de private exploitanten en de gemeente. Maar door de tariefstelling van het straatparkeren heeft de gemeente een tool in handen om parkeerders te ontmoedigen om op straat te parkeren door een hoger parkeertarief te hanteren dan in de parkeergarage.

Op straat kan de gemeente parkeervergunningen uitgeven aan bewoners en werknemers tegen relatief lage tarieven en kan de gemeente bepalen hoeveel parkeervergunningen er uitgegeven worden, waardoor de gemeente grip heeft op de parkeerdruk op straat. Ook hierdoor kunnen bezoekers gestimuleerd worden om in de bestaande parkeergarages te gaan parkeren.

Met deze sturingsmiddelen zal de gemeente sturen naar een acceptabele parkeerdruk in het openbaar gebied. Wat acceptabel is, verschilt per gebied. In woonwijken is een hoge parkeerdruk acceptabel als het alleen auto's van de bewoners zijn. Als er veel auto's geparkeerd staan die eigenlijk niet in het gebied hoeven te zijn, is dat niet acceptabel.

Gestimuleerd wordt om de beschikbare parkeercapaciteit (restcapaciteit) in de parkeergarages en private parkeervoorzieningen zo optimaal mogelijk te benutten, met als doel om de schaarse ruimte in het openbare gebied niet te gebruiken voor geparkeerde auto's, maar voor bijvoorbeeld groen, ruimte voor voetganger en fiets of speciale parkeerplaatsen, zoals gehandicapten parkeerplaatsen, laadplekken of laad-en losplekken.

Het verlagen van de parkeerdruk in de openbare ruimte is uiteindelijk het doel, waardoor reguliere parkeerplaatsen op straat opgeheven kunnen worden en getransformeerd kunnen worden tot parkeerplaatsen voor speciale doelgroepen (zoals gehandicapten, laad- en losplaatsen of laadplaatsen) of naar een groene invulling, of als ruimte voor fietsen of voetgangers.

4. Gereguleerd parkeergebied

In het coalitieakkoord is aangegeven dat er gereguleerd parkeren tot aan de buitenring zal worden ingevoerd. Tot op heden werd het betaald parkeergebied steeds uitgebreid op verzoek van de bewoners. Daardoor werd steeds een klein stukje betaald parkeren uitgebreid. Met als gevolg dat de parkeerdruk dan naar de volgende straten verschuift. Door het gereguleerd parkeergebied uit te breiden tot aan de buitenring, wordt het effect van uitwijkgedrag en het verplaatsen van de parkeerdruk grotendeels opgeheven. Er zal altijd een aantal mensen zijn die toch ervoor kiest om de auto in het gratis gebied te parkeren. Maar door de tarieven van parkeervergunningen laag te houden, wordt dit effect geminimaliseerd. Er wordt jaarlijks gemonitord, door het uitvoeren van een parkeerdrukmeting, in hoeverre de parkeerdruk in de gratis gebieden toch te groot blijkt te worden. In dat geval kan ervoor gekozen worden om ook daar het gereguleerd parkeergebied uit te breiden.

Het gereguleerde parkeergebied betekent niet dat er automatisch betaald parkeren geldt. Er kan in de woonwijken, zonder commerciële functies ook voor gekozen worden om vergunninghouders parkeren in te voeren. In deze gebieden parkeren uitsluitend bewoners zelf en hun eigen bezoekers. Deze bezoekers van de bewoners kunnen gebruik maken van de bezoekers-vergunningen. Hierdoor voorkomen we dat er in deze gebieden mensen parkeren die niet in het gebied hoeven te zijn, waardoor de parkeerdruk er niet hoger wordt dan noodzakelijk.

5. Gebiedsindeling

Hilversum wordt voor de parkeerregulering ingedeeld in gebieden. In principe zijn er 4 gebieden te definiëren:

Kern Winkel Gebied (KWG)

In het KWG is parkeren niet mogelijk. Dit gebied is gedefinieerd als de straten en adressen achter de verzinkbare palen. Dit zijn de voetgangersgebieden, waar alleen auto's mogen komen die daar een ontheffing voor hebben. Bijvoorbeeld omdat ze een eigen parkeerplaats in het KWG hebben of om te verhuizen, laden en lossen bij hun woning of winkel.

Centrum

Het centrum is het gebied rondom het hart van Hilversum, waar een mix van de meeste winkels, bedrijven, woningen en overige voorzieningen zitten. Hier is de ruimte het meest schaars en is de vraag naar parkeerplaatsen het grootst. In dit gebied zijn de parkeertarieven hoger dan in de Schil Centrum. Er is een mix van betaald parkeren en vergunninghouders parkeren. Er wordt gestreefd om het parkeren op straat te verminderen door het bezit en het gebruik van de eigen auto als vervoermiddel te ontmoedigen. De bezoekers van het centrum worden gestimuleerd om in de parkeergarages te parkeren, zodat er in de openbare ruimte minder geparkeerd hoeft te worden en deze ruimte gebruikt kan worden voor meer groen, ruimte voor de voetganger en fiets of speciale parkeerplaatsen.

De vergunninghouders in het Centrum kunnen ook in het gebied Schil Centrum parkeren. Dit om de parkeerdruk van het centrum op te kunnen vangen in het Schil Centrum gebied.

Schil Centrum

In het gebied tot aan de buitenring wordt gereguleerd parkeren ingevoerd. Dat zal vanaf het vaststellen van dit parkeerbeleid gefaseerd ingevoerd worden. Per gebied wordt beoordeeld of er betaald parkeren ingevoerd zal worden of vergunninghoudersparkeren. Indien er geen functies in een gebied aanwezig zijn waar onbekende bezoekers naar toe komen, hoeft er geen betaald parkeren ingevoerd te worden, maar kan er ook vergunninghoudersparkeren ingevoerd worden. De bekende bezoekers van de bewoners kunnen dan middels een bezoekersvergunning het parkeren voor hun bezoekers faciliteren.

Het Schil Centrum gebied is onderverdeeld in 6 zones. De vergunninghouders kunnen niet alleen in hun eigen zone parkeren, maar ook in de naastgelegen zone. Dit om de parkeerdruk op te kunnen vangen in de naastgelegen zones. Het is niet mogelijk om ook in het Centrum te parkeren met een Schil Centrum Vergunning.

Gratis gebied (rest bebouwde kom en buitengebied)

Alle gebieden buiten het betaalde en gereguleerde parkeergebied is het gratis parkeergebied. Zolang in deze gebieden de parkeerdruk acceptabel is, wordt hier geen gereguleerd parkeren ingevoerd. Er wordt jaarlijks gemonitord hoe de parkeerdruk zich ontwikkelt. Indien de parkeerdruk te hoog wordt en deze door het invoeren van een vorm van parkeerregulering verbeterd kan worden is het de bevoegdheid van het College om hier een vorm van regulering in te voeren.

6. Parkeervergunningen

Verschillende doelgroepen hebben, afhankelijk van het gebied waar ze hun adres hebben, de mogelijkheid om een parkeervergunning af te nemen. Het krijgen van een vergunning is geen recht. Het is afhankelijk van de beschikbare ruimte die voor het parkeren wordt bestemd, de parkeervraag en de noodzakelijkheid om de auto te moeten stallen in het openbaar gebied.

Er is een aantal kaders voor de uitgifte van parkeervergunningen. Deze kaders worden door het college uitgewerkt in uitvoeringsregels:

- Een parkeervergunning is kenteken-gebonden. De eigenaar van de auto dient op het adres waar de aanvraag op gedaan wordt ingeschreven te zijn of aantoonbaar werkzaam te zijn in geval van een bedrijfsmatige vergunning.
- De tarieven van de parkeervergunningen worden vastgesteld in de parkeerbelasting verordening.
- De huidige vergunninghouders kunnen hun huidige parkeervergunningen behouden en jaarlijks verlengen. Dat betekent dat mensen die een momenteel 2 parkeervergunningen hebben ook 2 parkeervergunningen behouden, tot het moment dat ze deze opzeggen of op een ander adres gaan wonen. Het overschrijven van een parkeervergunning op een ander kenteken (doordat men bijvoorbeeld nieuwe auto heeft gekocht) wordt niet gezien als het opzeggen van een parkeervergunning.
- Bewoners in het gebied waar nu nog gratis parkeren geldt, maar waar gereguleerd parkeren ingevoerd gaat worden (tot aan de buitenring), kunnen zoveel parkeervergunningen krijgen als het aantal auto's dat op hun naam en op het woonadres staan ingeschreven, met een maximum van 3 parkeervergunningen per woonadres en rekening houdend met het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein, die in mindering worden gebracht op het aantal uit te geven parkeervergunningen. Ruim voor de invoering van het gereguleerd parkeren kunnen mensen hun parkeervergunning aanvragen en activeren, zodat iedereen op het moment van invoering van het gereguleerd parkeren in het bezit zijn van een parkeervergunning. Voor mensen die niet meteen bij het invoeren van het gereguleerd parkeren hun vergunningen willen afsluiten, doordat ze bijvoorbeeld eerst willen kijken of ze hun auto elders kunnen parkeren, geldt dat ze tot maximaal 2 maanden na invoering van het gereguleerd parkeren in het gebied alsnog hun parkeervergunning(en) kunnen aangevraagd. Na deze 2 maanden geldt het aantal van maximaal 1 parkeervergunning per adres. Dit om te voorkomen dat er een uitwijkgedrag richting gratis wijken ontstaat.
- Iedere nieuwe aanvraag voor een parkeervergunning wordt kritischer beoordeeld. Het maximaal aantal uit te geven vergunningen bedraagt voor nieuwe aanvragen maximaal 1 per adres voor bewoners en 1 per 250 m² bvo kantoor- of bedrijfsruimte. Voor scholen geldt als

uitgangspunt het principe van maximaal 1,2 parkeervergunning per klaslokaal, maar in overleg met scholen en kinderdagverblijven zullen maatwerkoplossingen geboden worden.

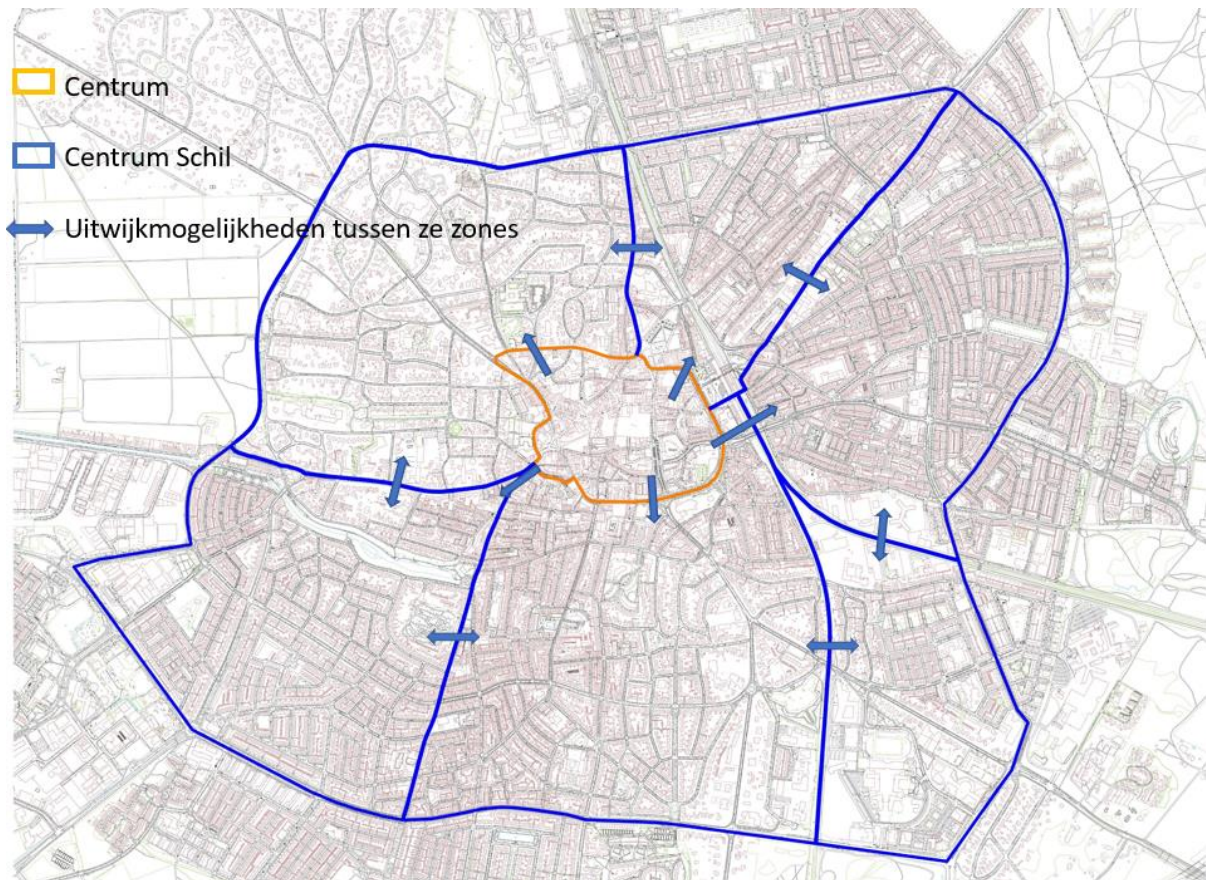
- Voor mantelzorgers geldt dat ze een mantelzorgvergunning kunnen aanvragen.
- Adressen met een parkeerplaats op eigen terrein mogen geen gebruik maken van openbare parkeerplaatsen. Deze eigen parkeerplaats wordt geregistreerd op de POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein-lijst). Door een parkeerplaats op eigen terrein vervalt de mogelijkheid op het afnemen van een parkeervergunning.
- Een adres komt op de POET-lijst te staan als het adres beschikt of kan beschikken over een eigen parkeerplaats. Een eigen parkeerplaats wordt gezien als de parkeerplaats een afmeting heeft van minimaal 2,40 meter bij 5,00 meter. Of voldoet aan de afmetingen die beschreven worden in de NEN 2443 en ASVV/CROW richtlijnen. Ook moet de parkeerplaats over een uitritvergunning beschikken. Indien er geen uitritvergunning is, betekent dit dat een ieder op straat langs de weg kan parkeren, waardoor de bewoner niet op het eigen terrein kan komen. Aangezien er in het verleden niet overal uitrit vergunningen zijn afgegeven, wordt het hebben van een verlaagd trottoir bij een woning ook gezien als een uitrit.
- Een eigen parkeerplaats kan een parkeerplaats op eigen terrein zijn, maar ook een oprit / oprijpad of een inbandige parkeerplaats bij het pand of wooncomplex.
- Voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen geldt dat ze geen recht hebben op een parkeervergunning. Zij hebben het parkeren op eigen terrein moeten oplossen (of middels een onderbouwing bij een private locatie met aantoonbare langjarige restcapaciteit).
- Parkeervergunningen worden digitaal aangevraagd en verstrekt op basis van het kenteken.
- Soorten vergunningen die uitgegeven worden:
 - o Bewoners: mensen die op het betreffende adres wonen (en zijn ingeschreven).
 - o Werknemers (eigenaren en medewerkers van bedrijven, organisaties of instellingen, die ingeschreven staan in de KvK).
 - o Bedrijfsbusjes: busjes die qua afmeting en voorwaarden voldoen aan de APV2010, artikel 5.1, zoals de afmetingen van het voertuig. De bedrijfsbusjes dienen geregistreerd te staan op naam en adres van de bewoner of het bedrijf in het betreffende vergunningengebied. Er wordt gestreefd naar een straatbeeld waar zo weinig mogelijk bedrijfsbusjes op straat (met name in woonwijken) staan geparkeerd en zoveel mogelijk op geclusterde locaties.
 - o Zorgvergunning: een zorgvergunning is voor professionele zorgverleners die in Hilversum werkzaam zijn, zoals huisartsen, tandartsen, kraamzorg, dierenambulance e.d. Zij moeten in de gelegenheid zijn om overal in Hilversum te kunnen parkeren. Daarvoor is een zorgvergunning die niet voor één zone geldt, maar voor alle parkeerzones in Hilversum.
 - o Bezoekersregelingen: (gelimiteerd) gereduceerd tarief voor het parkeren op straat bestemd voor bezoekers van bewoners.
 - o Mantelzorgregeling: Mensen die mantelzorg nodig hebben en ook als zodanig geregistreerd staan bij de gemeentelijke WMO kunnen voor hun mantelzorgers gebruik maken van de mantelzorgregeling. Dit is vergelijkbaar als de bezoekersregeling, alleen zijn deze parkeeruren gratis. Ook hier geldt een gelimiteerd aantal uren per kwartaal.

Het college heeft de bevoegdheid om voor specifieke en generieke doelgroepen parkeervergunningen uit te geven in lijn met de parkeerbelastingverordening.

- De parkeervergunningen worden uitgegeven voor een specifieke zone. In het kaartje “Zones parkeervergunningen en uitwijkmogelijkheden” is de zone-indeling aangegeven. Om de parkeerdruk te verdelen is het mogelijk om steeds uit te wijken naar een naastgelegen (aangrenzende) zone. Dit vanwege het feit dat er op de parkeerplaatsen niet alleen vergunninghouders mogen parkeren, maar ook bezoekers. Dan kan het voorkomen dat er geen parkeerplaats meer is voor een vergunninghouder, terwijl in een naastgelegen zone wel

nog voldoende plaats is. Dan is het mogelijk om uit te wijken en te parkeren in een naastgelegen zone. De zone-indeling, zoals in dit beleid is aangegeven kan door het college worden aangepast indien uit de monitoring (parkeerdata-analyse) blijkt dat het wenselijk is om deze zone-indeling aan te passen. Bijvoorbeeld doordat de parkeerdruk in een zone te hoog is.

- Per zone wordt er een plafond aan maximaal uit te geven parkeervergunningen vastgesteld. Het college stelt dit aantal vast en kan dit aantal wijzigen als blijkt dat de parkeerdruk te hoog wordt of dat er nog ruimte is voor het uitgeven van extra parkeervergunningen. Dit zal blijken uit de parkeerdrukmetingen.
- Indien het maximaal aantal uit te geven parkeervergunningen in een zone bereikt is komen aanvragers op een wachtlijst te staan. Indien er een plek vrijkomt zal op datum van inschrijving een nieuwe parkeervergunning uitgegeven worden aan de eerstvolgende op de wachtlijst.



Kaart Zones parkeervergunningen en uitwijkmogelijkheden

7. Parkeertarieven

Het basisprincipe is dat het parkeren voor bezoekers op straat duurder is dan in de parkeergarages. De straat is primair voor de parkeerders die daadwerkelijk in dat gebied moeten zijn. In de woonwijken zijn dat de bewoners zelf en hun bezoekers. Bij de kleine winkelstraten zijn dat de bezoekers van de winkels en ook de bewoners in de straat en hun bezoekers.

Om te sturen in wie we waar willen laten parkeren is het parkeertarief een effectief instrument. De parkeertarieven van het straatparkeren (zowel het tarief voor de bezoekers als de parkeervergunningen) worden jaarlijks door de gemeenteraad vastgelegd in de parkeerbelasting verordening.

Jaarlijks worden de parkeertarieven ten minste geïndexeerd met het CPI-indexcijfer voor alle huishoudens. Sinds 2019 is de indexering van de parkeertarieven niet doorgevoerd in de daadwerkelijke tariefstelling op straat. De argumentatie daarvan was dat de parkeertarieven steeds met enkele centen per uur verhoogd zouden worden. De ticketautomaten waar ook met muntgeld betaald kan worden heeft bij ongunstige aanpassingen van kleine tariefstappen een hoge mate van ongunstige afrondingen, waardoor er veel klein muntgeld in de automaten moet worden gedaan. Dit is enerzijds klantvriendelijk en anderzijds kostenverhogend voor de gemeente doordat er meer geldledigingen noodzakelijk zijn. Door steeds meer cashless betalingen is deze redenatie achterhaald en kunnen parkeertarieven weer jaarlijks geïndexeerd worden. Vanaf 2024 worden de parkeertarieven dan ook jaarlijks geïndexeerd en in 2024 zal de indexering van de indexatie sinds 2019 in één keer doorgevoerd worden. Hierdoor ontstaat ook meteen een groter verschil tussen straatparkeren en parkeergarages.

Parkeertarieven straatparkeren

De parkeertarieven op straat bedragen in 2023 € 2,90 in het centrum en € 2,60 in de Schil om het centrum. Aangezien deze parkeertarieven sinds 2019 niet meer geïndexeerd zijn, zal het parkeertarief vanaf 2024 ten minste € 3,20 in het centrum en € 2,90 in de Schil gaan bedragen (Dat is een deel van de indexatie op basis van de CPI januari 2019-januari 2023, die is namelijk 18,4%. Er wordt een indexatie van 10% doorgevoerd). De formele vastlegging van het definitieve parkeertarief zal bij de parkeerbelastingverordening 2024 worden vastgesteld door de raad, die deze vervolgens jaarlijks vastlegt. In principe zullen de parkeertarieven jaarlijks stijgen met het CPI-indexcijfer-alles huishoudens (Consumenten Prijs Index cijfer – Alle Huishoudens).

Er wordt geen parkeerduurbepaling meer toegepast in Hilversum. Het beperken van de parkeerduur voor het straatparkeren mag juridisch gezien niet meer. Dit in verband met de het feit dat het straatparkeren een fiscaal regime is. Parkeerduurbepaling (bijvoorbeeld een maximale parkeerduur van 1 of 2 uur) werd gebruikt om een doorstroming van het gebruik van parkeerplaatsen te stimuleren. Parkeerders zijn dan binnen het uur weer weg, waardoor er ruimte komt voor nieuwe parkeerders. Bijvoorbeeld bij winkelstraten. Om op een aantal locaties toch de mogelijkheid te hebben om de doorstroming van parkeerders te bevorderen, wordt de mogelijkheid geboden om een progressief parkeertarief te heffen. Dat betekent dat het eerste uur het reguliere tarief geldt en de uren daarna een (veel) hoger parkeertarief. Hierdoor wordt het niet onmogelijk om langer te parkeren, maar wordt het wel zeer ontmoedigd om langer te parkeren. De hoogte van het progressieve parkeertarief wordt jaarlijks in de parkeerbelastingverordening vastgesteld. In principe wordt het uurtarief verdubbeld vanaf de tijdsduur waarna het ontmoedigingsbeleid moet ingaan. Dat kan na 0,5 uur, 1 uur of 2 uur parkeren zijn, afhankelijk van het gebied. Dat zal voornamelijk bij winkelstraten, of straten waar andere functies gebaat zijn bij een hoge mate van doorstroming van de bezoekers, gebruikt worden. Het college heeft de bevoegdheid om deze locaties aan te wijzen.

Parkeertarieven gemeentelijke parkeergarages

Het parkeertarief van de gemeentelijke parkeergarages bedraagt in 2023 € 2,60 per uur (€ 9,- per dag). Dit parkeertarief zal in 2024 geïndexeerd worden met de CPI-index-alles huishoudens. En zullen vervolgens ook jaarlijks geïndexeerd worden. De parkeertarieven voor de parkeergarages worden jaarlijks door het college vastgesteld, waarbij uitgangspunt is dat er voldaan moet worden aan de wet markt en overheid: minimale kostendekkendheid van de parkeergarages door de hoogte van de tarieven. Bij de vaststelling van de parkeertarieven zal gestuurd worden op het optimaliseren van de bezetting van de parkeergarages, op het faciliteren van bewoners en bezoekers van Hilversum en op het ruimte te creëren in het openbaar gebied.

Tarieven parkeervergunningen

De parkeertarieven voor de vergunninghouders zijn relatief laag. Een van de belangrijkste doelen van de mobiliteitsvisie is dat er een bewustere keuze gemaakt wordt voor de wijze van verplaatsen. Een van de triggers hierin is het tarief voor parkeervergunningen. Tegelijkertijd moet het voor mensen die afhankelijk zijn van een auto geen drempel zijn om die auto ook te kunnen rijden. Om die reden wordt het tarief van de 1^e parkeervergunning voor bewoners niet verhoogd. Door het tarief voor de (bestaande) 2^e of 3^e voor een parkeervergunning wel te verhogen ontstaat er een moment van reflectie en keuze. Zonder dat het tot een onmogelijke kostenpost leidt.

De tarieven voor de zakelijke vergunningen worden wel verhoogd.

Het tarief voor de parkeervergunningen in 2023 staat in onderstaande tabel. Met daarnaast de tarieven voor de parkeervergunningen in 2024. Deze tarieven worden jaarlijks vastgesteld in de parkeerbelastingverordening door de raad.

De combinatievergunning is voor bewoners van het centrum die daarmee (ook) in een parkeerrecht in een gemeentelijke parkeergarage kunnen afsluiten, zodat de parkeerdruk op straat afneemt.

		2023		2024
Parkeergebied	Soort vergunning	Kosten (per jaar)		Kosten (per jaar)
Centrum	Bewonersvergunning	€ 75		€ 75
Centrum	Combinatievergunning	€ 250		€ 300
Schil	1e bewonersvergunning	€ 50		€ 40
Schil	2e bewonersvergunning	€ 150		€ 150
Buitenschil	1e bewonersvergunning	€ 30		€ 40
Buitenschil	2e bewonersvergunning	€ 90		€ 150
Buitenschil	3e bewonersvergunning	€ 120		€ 225
Centrum	Zakelijke vergunning	€ 150		€ 200
Schil	1e zakelijke vergunning	€ 125		€ 200
Schil	2e zakelijke vergunning	€ 350		€ 400
Buitenschil	1e zakelijke vergunning	€ 100		€ 200
Buitenschil	2e zakelijke vergunning	€ 250		€ 400
Buitenschil (alleen voor AKN gebied)	3e zakelijke vergunning	€ 300		€ 500
Schil	werknemers vergunning	€ 350		€ 400
Buitenschil	werknemers vergunning	€ 250		€ 400
Centrum en Schil	Zorgvergunning	€ 400		€ 400

Tarieven bezoekersregeling

Voor de bewoners waar gereguleerd parkeren geldt is er de mogelijkheid om van een bezoekersregeling gebruik te maken. Deze regeling is er als tegemoetkoming naar de bewoners om bezoek te kunnen blijven ontvangen. De bezoekersregeling houdt in de bezoekers van de bewoners, via een app of webportal van de bewoners, tegen een gereduceerd tarief kunnen parkeren op straat. De betaling verloopt dan via (de app van) de bewoner. De reductie die de bewoners krijgen is 50% van het reguliere parkeertarief. Om misbruik te voorkomen wordt het aantal reductie-uren beperkt. Het is aan het college om dit aantal uren vast te stellen in de uitwerkingsregels. Dat aantal is momenteel 80 uren per kwartaal in het Schilgebied en 120 uur in het centrum. Indien er zich situaties voordoen waardoor het aantal uren aangepast moet worden is dat een bevoegdheid van het college om hier op in te spelen.

Tarieven mantelzorgregeling

Voor de bewoners die mantelzorg nodig hebben bestaat de mogelijkheid om voor 120 uur per kwartaal hun mantelzorgers te laten parkeren tegen een gratis parkeertarief. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de registratie van de WMO. WMO beslist of er sprake is van mantelzorg. Deze regeling bestaat om te zorgen dat mensen zo lang mogelijk thuis kunnen wonen, zonder extra parkeerkosten voor hun mantelzorgers. Dit ter stimulans voor mantelzorgers. Indien men niet uitkomt met de 120

uur voor het parkeren door de mantelzorgers heeft het college de bevoegdheid om hier op in te spelen.

8. Parkeertijden

De tijden waarop betaald parkeren geldt worden voor alle betaald parkeergebieden gelijk getrokken. Hierdoor ontstaat er meer duidelijkheid en eenduidigheid voor de parkeerders. De parkeertijden worden overal van maandag t/m zondag tussen 9:00 uur en 24:00 uur. Door het toepassen van de ruime parkeertijden zal het verplaatsen van auto's in de avonden nauwelijks meer voorkomen. In de gemeentelijke parkeergarages geldt dat ze 24/7 open zijn en dat er ook voor 24/7 betaald parkeren geldt.

9. Betaalmethoden

In de parkeergarages, zowel de private als de gemeentelijke, is al een cashless betaalsysteem van toepassing. Bezoekers kunnen bij de betaalautomaten alleen met bankpassen afrekenen. Deze lijn wordt ook doorgezet voor het parkeren op straat voor bezoekers. Er kan betaald worden middels parkeer-apps, digitale bezoekersregelingen en bankpassen.

Vanaf 2024 worden de parkeerzones samengevoegd. Niet iedere ticketautomaat krijgt meer een eigen zonenummer. In principe zijn er alleen nog zonenummers voor het centrum, voor de schil en voor de winkelstraten (met een progressief tarief). Hierdoor kunnen borden met verwijzingen naar het zonenummer komen te vervallen. Voor bezoekers die gebruik maken van een zonenummer is de kans dat ze zich aanmelden bij een fout zonenummer doordat ze op de rand van een zonenummer parkeren nihil.

Alle bestaande ticketautomaten worden vervangen of omgebouwd naar ticketautomaten met kenteken-parkeren. Bezoekers hoeven geen parkeerticket meer achter de voorruit te leggen, maar voeren hun kenteken in bij de ticketautomaat. Door de digitale handhaving kan gecontroleerd worden of ze een geldig parkeerrecht hebben. Het afrekenen gebeurt middels een bankpas bij de ticketautomaat. Ook kunnen de parkeerders met een parkeerapp hun parkeertijd afrekenen.

De zogenaamde POM meters (betaalmetertje voor 1 parkeerplaats) zullen worden opgeheven. De parkeerplaatsen waar momenteel nog een POM meter staat kunnen gebruik maken van de parkeer apps of een ticketautomaat in de omgeving.

Er worden geen maximale afstanden vastgelegd voor de afstand van een parkeerplaats tot aan de dichtstbijzijnde ticketautomaat. Het aantal ticketautomaten zal zoveel mogelijk beperkt worden. Dit om vervuiling van het straatbeeld met straatmeubilair (de ticketautomaten) zoveel mogelijk tegen te gaan. Ook wordt het gebruik van de digitale bezoekersparkeervergunning en de digitale parkeerapps gestimuleerd. Ook worden de kosten voor aanschaf en onderhoud hiermee beperkt.

10. Digitaliseren en sturen op data

Het digitaliseren van de gehele parkeerketen is al enkele jaren stapsgewijs ingevoerd. In 2024 en 2025 wordt deze digitalisering verder afgerond met het verder digitaliseren van de parkeervergunningen, het opheffen van de kraskaarten, digitaliseren van de gehandicaptenparkeerkaart (GPK), invoeren van kentekenparkeren op straat, digitaliseren van de handhaving met het in gebruik nemen van een scanauto en het monitoren en analyseren van alle digitale parkeerdata in een dashboard.

Door de digitalisering van de parkeerketen ontstaat er veel meer data die gebruikt kan worden om de parkeerdruk, de betalingsbereidheid en het effect van het ingevoerde parkeerregime te monitoren en indien nodig bij te sturen. Zo kan snel ingespeeld worden op het aantal uit te geven

parkeervergunningen en kunnen onderbouwd parkeerplaatsen getransformeerd worden naar groen als die ruimte er is.

11. Gehandicaptenparkeren

Inclusie is een belangrijk speerpunt in Hilversum. Dat betekent onder andere dat mensen met een handicap deel moeten kunnen nemen aan de samenleving. Parkeren is een belangrijk onderwerp voor mensen met een handicap. De auto kan een belangrijke manier vormen van het zich kunnen verplaatsen. De gemeente Hilversum wil het voor gehandicapten mogelijk maken om dicht bij huis en dicht bij een bezoekdoel te kunnen parkeren.

Voor mensen met een handicap is het mogelijk om een gehandicaptenparkeerplaats aan te vragen. WMO toetst of de bewoner recht heeft op een eigen gehandicaptenparkeerplaats (GPP) op kenteken. Die plek wordt toegekend als de bewoner een beperkte afstand kan lopen en de parkeerdruk in het gebied hoog is, waardoor de kans op een parkeerplaats in de buurt klein is. De GPP is op kenteken en uitsluitend bestemd voor deze gehandicapte.

Er worden in Hilversum ook gehandicaptenparkeerplaatsen aangeboden waar iedere gehandicapte met een gehandicaptenparkeerkaart (GPK) mag parkeren. WMO toetst om een persoon in aanmerking komt voor een GPK. Deze GPP zonder kenteken zijn uitsluitend bestemd voor gehandicapten met een GPK. Deze plaatsen liggen op plekken waar de vraag naar gehandicaptenparkeerplaatsen groot is en de parkeerdruk hoog. Als die parkeerdruk niet hoog is, kunnen gehandicapten op gewone parkeerplaatsen parkeren. Daardoor worden parkeerplaatsen zo optimaal mogelijk gebruikt.

De GPK zal gedigitaliseerd worden. Hiervoor zal aangesloten worden bij een landelijk initiatief, zodat mensen met een GPK met deze kaart zowel in Hilversum kunnen parkeren als in andere gemeenten, zonder overal een nieuwe registratie te hoeven regelen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een landelijke database. Dat betekent dat ook gehandicapten uit andere gemeenten (die gebruik maken van de landelijke GPK) makkelijk in Hilversum parkeren.

Met een GPK mogen gehandicapten op alle openbare parkeerplaatsen op straat parkeren en op de GPP 3 uur gratis parkeren. Gehandicapten met een digitale GPK moeten wel de app activeren. Gehandicapten zonder digitale GPK (maar wel met een GPK) moeten de parkeertijd aantonen middels een blauwe parkeerschijf.

12. Parkeernormen

Om de parkeerdruk te verlagen wordt ook de parkeernormennota aangepast. De nota parkeernormen regelt het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden bij een ruimtelijke ontwikkeling. Een ruimtelijke ontwikkeling is een ontwikkeling waarbij een pand van functie wijzigt of waardoor de parkeervraag veranderd.

Onder ruimtelijke ontwikkelingen verstaan we:

- Woningbouw, oprichting commerciële functies, oprichting sociaal maatschappelijke functies, en oprichting alle andere voorkomende functies
- Functiewijziging
- Herontwikkelingen ((gedeeltelijke) sloop-nieuwbouw)
- Uitbreiding van een bestaand gebouw (extra bouwlaag , aanbouw) indien dit van invloed is op de parkeernorm (bijvoorbeeld de woonfunctie wordt anders daardoor, of het aantal m² commerciële ruimte neemt toe).

- Uitbreiden van het aantal woningen, zonder dat het oppervlakte verandert. Denk daarbij aan het splitsen van een eengezinswoning in meerdere kleinere appartementen.

Iedere (nieuwe) ruimtelijke ontwikkeling moet in principe het parkeren op eigen terrein oplossen. De adressen van de ruimtelijke ontwikkeling krijgen geen recht op een parkeervergunning in de openbare ruimte. Om dit vast te leggen worden alle adressen van ruimtelijke ontwikkelingen binnen de buitenring (in het gebied waar gereguleerd parkeren ingevoerd zal worden) op een GROP-lijst bijgehouden. De GROP-lijst staat voor Geen Recht Op Parkeervergunning-lijst. Dit is een lijst met alleen de adressen van de panden. Bij een aanvraag van een parkeervergunning wordt de GROP-lijst geraadpleegd. Indien het adres op de GROP-lijst staat kan er geen parkeervergunning voor bewoners of bedrijven aangevraagd worden. Wel is het mogelijk voor bewoners om een bezoekersregeling aan te vragen. Ook een (mantel)zorgvergunning kan dan toch aangevraagd worden.

Naast het parkeren op eigen terrein kan het parkeren ook opgelost worden in bestaande private parkeervoorzieningen die aantoonbaar langjarig een restcapaciteit hebben, zolang de parkeerdruk in de openbare ruimte er niet door wordt verhoogd.

In de nota parkeernormen staat uitgewerkt dat er verschillende zones zijn met een eigen parkeernormering per functie. Het principe hierbij is dat door de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer (OV-knooppunten/stations) en door de nabijheid van het voorzieningenniveau van het centrum de noodzaak voor het hebben van een auto minder groot is. De parkeernorm is daar dan ook het laagste. Hoe verder van de voorzieningen, hoe meer afhankelijk men van een auto is en hoe hoger de parkeernorm is.

Binnen het gereguleerde parkeergebied is de mogelijkheid om de parkeereis voor ruimtelijke ontwikkelingen deels af te kopen. De hoogte van het afkoopbedrag wordt door de raad vastgesteld in een “Besluit afkoop parkeerplaatsen”. Het bedrag voor het afkopen van een deel van de parkeereis wordt gestort in het gemeentelijk Mobiliteitsfonds. Met dit fonds kunnen projecten ter verbetering van de mobiliteit voor heel Hilversum worden gefinancierd.

13. PRIS (Parkeer Route Informatie Systeem)

Het PRIS (Parkeer Route Informatie Systeem) is bedoeld om de bezoeker van het centrum snel te verwijzen naar een vrije parkeerplaats in een van de parkeergarages. Een PRIS wordt voornamelijk gebruikt door onbekende bezoekers van het centrum. Mensen die bekend zijn in Hilversum hebben vaak hun vaste parkeervoorziening waar ze parkeren. Alleen als de parkeerplaatsen bijna allemaal vol staan is de verwijzing naar een vrije parkeerplaats waardevol. Door een goede verwijzing naar de vrije parkeerplaats wordt het zoekverkeer beperkt, zeker ook door aanwezigheid van in-car verwijssystemen. De huidige PRIS borden verwijzen de bezoeker al vanaf de snelweg richting parkeergarages. In het kader van de ruimteclaim die deze borden innemen is de toegevoegde waarde om deze verwijzing al vanaf de snelweg te faciliteren erg klein. De waarde van de borden begint pas op de binnenring. In het verlengde van de Mobiliteitsvisie wordt de automobilist dan ook niet meer optimaal gefaciliteerd. De verwijzing naar de parkeergarages wordt niet meer vanaf de snelweg aangegeven, maar vanaf de binnenring. Het aantal dynamische borden wordt verkleind waardoor het straatbeeld minder vervuild wordt en de kosten voor investering en onderhoud wordt verlaagd.