

Parkeren in bouwplannen

Achtergrond

De gemeente Hilversum voert reeds tientallen jaren parkeerbeleid. Daarin zijn ontwikkelaars verantwoordelijk gemaakt voor het vinden van parkeeroplossingen bij bouwplannen. Uitgangspunt is het zoveel als mogelijk op eigen terrein oplossen van de parkeerbehoefte die gepaard gaat met een ruimtelijke ontwikkeling (nieuwbouw, uitbreiding en/of functiewijziging). De vigerende stukken zijn de Beleidsregels parkeernormen Hilversum 2009 en de Parkeerbijdrageregeling 2009.

Aanleiding

Voorliggende nota vormt de reactie op toezeggingen van het college aan woningcorporaties en de gemeenteraad. **De notitie is gericht op een onderdeel van het parkeerbeleid, te weten parkeernormering in bouwplannen. De insteek is pragmatisch, gericht op een oplossing voor gesignaleerde knelpunten. De grote thema's (welke ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit en parkeerbehoefte zijn er? welke aanpassingen zijn op basis hiervan nodig?) vormen een afgeleide van de in de Structuurvisie Hilversum 2030 te formuleren ambities en worden om die reden aansluitend aan genoemde structuurvisie in een Structuurvisie Verkeer en parkeren gevat.** Dan ontstaat ook het door de rekenkamercommissie geadviseerde samenhangende beleidskader waarin al het verkeer- en vervoerbeleid logisch en in samenhang bijeen is gebracht.¹ Voor wat betreft de parkeerbijdrageregeling en het hieraan gekoppelde mobiliteitsfonds wordt voorgesteld de periode tot aan vaststelling van de Structuurvisie Hilversum 2030 te benutten om hiermee meer ervaring op te doen en eventuele aanpassingen mee te nemen in genoemde Structuurvisie Verkeer en parkeren.

Constateringen

Gesprekken intern en extern² leveren het volgende beeld op.

- 1) De beeldvorming over de huidige gang van zaken rond parkeernormering is extern, maar ook intern overwegend negatief. Parkeernormering wordt door meerdere gesprekspartners beschouwd als bottleneck. Als reden waarom plannen niet van de grond komen, gedurende het planproces stranden of leiden tot een (op een andere beleidsterrein, zoals stedenbouw of wonen) minder gewenste ontwikkeling.
- 2) Het doel van parkeernormering an sich staat niet ter discussie. De noodzaak om initiatiefnemers via een dergelijke regeling verantwoordelijk te maken voor het oplossen van de parkeerbehoefte die volgt uit nieuwbouw, uitbreiding of herbestemming wordt in basis breed gedragen.
- 3) Ook lijkt de regeling (met uitzondering van een enkel detail) niet om aanpassing te vragen. Zo geven woningcorporaties aan dat er in beginsel voldoende ruimte lijkt te zijn voor maatwerk. Dat geldt bijvoorbeeld bij Entrada en Maria Beshof.
- 4) Tegelijkertijd moet worden geconstateerd dat het belang van een goede parkeeroplossing (kwantitatief en kwalitatief) in concrete situaties nog wel eens naar de achtergrond verdwijnt wanneer het beoogd financieel rendement van de initiatiefnemer of een andere randvoorwaarde van de gemeente (type woningen, grondprijs, stedenbouwkundige kwaliteit) onder druk komen te staan. In die fase delft de parkeeroplossing soms het onderspit. Hoewel het niet ongebruikelijk is dat niet alle ruimtelijk relevante randvoorwaarden maximaal kunnen worden gehonoreerd in een integrale afweging, binnen beperkt budget of beperkte ruimte, is het gevoel dat parkeren te vaak als sluitstuk van de planontwikkeling fungeert.
- 5) Tot slot wordt verwacht dat het aantal plannen waarbij aan de parkeereis lastig tegemoet te komen is in de komende jaren sterk zal toenemen. En daarmee het aantal problemen op dit vlak. Gedoeld wordt op het toenemend aantal initiatieven voor herbestemming van leegstaande panden (bijvoorbeeld van kantoor naar een combinatie van wonen en winkels, met als resultante een hogere parkeerdruk gedurende avond, nacht en weekenduren).

Oorzaken

De crux van de problematiek lijkt te liggen in de volgende zaken.

- 1) Het ontbreekt (soms) aan kennis en inzicht in de wijze van toepassing van het beleid en de mogelijkheden (de flexibiliteit) die geboden wordt om maatwerk te leveren. Dit geldt zowel extern als intern (bij nieuwe ambtenaren, bestuurlijk).

¹ Verkennend onderzoek rekenkamercommissie 2010.

² Externe gesprekken zijn gevoerd met de woningcorporaties, ontwikkelaars en makelaars. Intern is gesproken met de afdelingen Vergunning&Handhaving, Stedelijke Ontwikkeling en PROM.

- 2) Het onderwerp parkeren en daarmee de expertise van OW/Parkeren komt in planprocessen (behoudens de projecten van Projectmanagement) vaak laat aan de orde. De ruimte (in doorlooptijd en in de ervaren mogelijkheden om nog aanpassingen in het plan door te voeren) is dan beperkt. Wanneer de parkeereis vroegtijdig wordt vastgesteld is het risico op ontwijkend gedrag minder groot en de druk op de organisatie om tot ontheffing over te gaan minder hoog. Het is dan eenvoudiger om als gemeente stellig te zijn (tot hier en niet verder) aangezien ambtenaren en bestuurders zich dan nog niet hebben geconformeerd aan de andere elementen van het plan.
- 3) Afspraken over bevoegdheden en verantwoordelijkheden inzake ontheffing van een deel van de parkeereis als uitvloeisel van een integrale afweging zijn in beginsel gemaakt, onder andere in het bouwplan Stad. In de praktijk is besluitvorming meerdere keren verzand. Het verdient aanbeveling om de afspraken te bestendigen en concreter uit te werken.

Voorstellen

Onderstaande projecten c.q. activiteiten dragen bij aan oplossing van de geconstateerde knelpunten.

Informatie optimaliseren

De gemeente stelt een brochure op met uitleg over parkeernormering in relatie tot bouwplannen, inclusief de werking van de parkeerbijdrageregeling. De huidige nota's en de website www.parkerenhilversum.nl waarop informatie over parkeren in de volle breedte is opgenomen bieden hiervoor inhoudelijk een goede basis. Met een brochure kan nog een slag gemaakt worden door het samenbrengen van de regelingen, een aantrekkelijkere lay-out en het verder verbeteren van de leesbaarheid. Daarnaast kan meer dan nu het geval is aandacht worden besteed aan:

- a) het 'verkopen' van het belang van goed parkeren binnen bouwplannen. Nut en noodzaak van goed parkeren kunnen beter bekend worden gemaakt. Doel is niet het stringent toepassen van parkeernormen, maar het vinden van de best mogelijke parkeeroplossing voor een bouwplan in een specifiek gebied.
- b) het goed neerzetten van het belang om de expertise van OW/Parkeren reeds vroeg in het proces te betrekken (helderheid vooraf).
- c) de mogelijkheden die er zijn om op creatieve manieren tot een optimaal plan te komen, bijvoorbeeld door parkeren gebiedsgericht aan te pakken. Door best practices te beschrijven worden ontwikkelaars uitgedaagd hun denkkader op dit vlak te verruimen en verder te denken dan de traditionele oplossingen. Tegelijkertijd is het bewijslast waarmee de beeldvorming omtrent parkeren in relatie tot bouwplannen kan worden omgebogen. Best practices zijn onder meer Binnendoor, Maria Beshof, Historisch Buurtje en Entrada.

Kennis op niveau

De gemeente zal een of meer interne workshops organiseren voor betrokkenen waarin de parkeernormering en de parkeerbijdrageregeling worden toegelicht en de toepassing daarvan via een aantal cases wordt besproken. Dit aanbod wordt ook gedaan aan externen (corporaties, ontwikkelaars, makelaars). Via deze workshops kan het kennisniveau op een hoger plan worden getild en zal naar verwachting ook meer begrip wederzijds ontstaan.

Parkeren in de Advieskamer

OW/Parkeren krijgt een rol in de nieuwe Advieskamer. In de Advieskamer worden grotere initiatieven behandeld die nog onvoldoende concreet zijn voor de Besliskamer. In de vorm van een principe uitspraak kan een ontwikkelaar in de initiatieffase reeds helderheid verkrijgen over de haalbaarheid van een bouwplan, voor wat betreft programma, stedenbouwkundige kwaliteit, parkeren en inrichting buitenruimte. Waar in 2011 een gestructureerde intake is vormgegeven bij Stedelijke Ontwikkeling, volgt in de eerste helft van 2012 de achterkant (Advieskamer). De Advieskamer zal naar verwachting gaan leiden tot:

- a) een kortere doorlooptijd van de totale planontwikkeling;
- b) minder verspilde tijd van ontwikkelaars (en gemeente) bij niet realistische plannen;
- c) een als prettiger ervaren samenwerking tussen initiatiefnemer en gemeente;
- d) een positiever beeld over de gemeente bij de initiatiefnemer;
- e) betere ruimtelijke ontwikkelingen.

Standaardisatie van advisering

De parkeertoets (het advies) kan, zowel bij PROM als V&H projecten, door standaardisatie (formulier) nog in helderheid winnen. De opzet en uitstraling van de adviezen varieert op dit moment. Deze zouden eenduidig en voor 'de leek' te volgen moeten zijn. Door via de Advieskamer beter zicht te houden op de

status van plannen (volgsysteem) is het tevens beter mogelijk om wanneer een plan bij verdere uitwerking wijzigt (meer of ander programma bijvoorbeeld) de eerdere adviezen opnieuw tegen het licht te laten houden. In de toekomst kan dit wellicht worden vormgegeven in het zaakgericht werken.

Helderheid over ontheffing

Met de Advieskamer is de parkeereis reeds vroeg bij de initiatiefnemer bekend. Wanneer bij verdere uitwerking niet wordt voldaan aan de parkeereis, en dus een negatief parkeeradvies volgt, ontstaat de vraag of ontheffing van een deel van de parkeereis aan de orde kan zijn. Wanneer de planontwikkeling vanuit andere beleidsvelden (zoals wonen, cultuur, economie, monumenten) als zeer gewenst wordt beschouwd, volgt een integraal advies over de mogelijkheden en wenselijkheden om al dan niet tot ontheffing over te gaan. De verantwoordelijkheid voor deze integrale afweging ligt bij de projectleider van Projectmanagement (in situaties waar het een project van deze afdeling betreft) of bij de beleidsadviseur van SO/Ruimte (voor andere plannen). Dit is conform bouwplan Stad. Geconstateerd is dat dit in de praktijk nog niet zo werkt. Deze rolverdeling zal alsnog worden geïmplementeerd. Dit betekent dat OW/Parkeren toetst in de voorfase van planvorming en SO/Ruimte of Projectmanagement de randvoorwaarden integraal afwegen en daarmee het college van B&W adviseert over het al dan niet ontheffen. Hiermee kan ook worden ondervangen dat situaties ontstaan waarin de gestelde parkeereis wordt gerealiseerd ten koste van andere elementen (denk bijvoorbeeld aan kwaliteit van het woonproduct, economische factoren, stedenbouwkundige kwaliteiten, kwaliteit van de openbare ruimte) en het uiteindelijke plan niet optimaal of zelfs ongewenst is. De afweging wordt expliciet gemotiveerd. In een advies over het al dan niet ontheffen zal het parkeeradvies daarmee altijd zijn opgenomen. Dit zou kunnen worden aangevuld met een financiële beoordeling van de randvoorwaarden (dus: is het plan met gestelde randvoorwaarden economisch uitvoerbaar voor de marktpartij?).

Aanpassen grenzen woningbouw

De grenzen van goedkope, middeldure en dure woningbouw (huur en koop) in de regelgeving rond parkeren wijken af van die zoals verwoord in de regionale woonvisie. Dit levert onduidelijkheid op en is daarmee ongewenst. De Beleidsregels parkeernormen Hilversum 2009 en de Parkeerbijdrageregeling 2009 zullen hierop moeten worden aangepast. De grenzen van sociale huur komen uit de circulaire van het ministerie van Binnenlandse Zaken. De midden en dure huur zijn hiervan afgeleid. De grenzen van koopwoningen worden jaarlijks geïndexeerd en zijn opgenomen in de nota grondbeleid van de gemeente Hilversum. Voorgesteld wordt deze grenzen vanaf 2013 jaarlijks aan te passen, zoals dat ook al gebeurt voor de tarieventabel parkeerbijdrageregeling.

| Regionale Woonvisie (per 1/1/2012) | Beleidsregels 2009 |
|------------------------------------|-------------------------------|
| Huur | Huur |
| • tot € 664,66 | • tot € 500 |
| • van € 664,64 tot € 775 | • van € 500 tot € 750 |
| • vanaf € 775 | • vanaf € 750 |
| Koop | Koop |
| • tot 210.000 | • tot € 230.000 |
| • van € 210.000 tot € 350.000 | • van € 230.000 tot € 330.000 |
| • vanaf € 350.000 | • vanaf € 330.000 |

Uitvoering

De activiteiten worden uitgevoerd in de periode mei 2012 tot en met januari 2013. In het eerste kwartaal 2013 wordt een rapportage opgesteld. In dezelfde periode wordt gewerkt aan de structuurvisie Hilversum 2030 en als uitwerking hiervan de structuurvisie verkeer en parkeren. In dat traject wordt ook gekeken naar zaken als een gebiedsgerichte aanpak van parkeren en de relatie tussen parkeren en bestemmingsplannen.

| Activiteit | Gereed |
|--------------------------------|--------------|
| Informatie optimaliseren | oktober 2012 |
| Kennis op niveau | oktober 2012 |
| Parkeren in de Advieskamer | juni 2012 |
| Standaardisatie van advisering | juli 2012 |
| Helderheid over ontheffing | juli 2012 |
| Aanpassen grenzen woningbouw | januari 2013 |