

Beleidsregels parkeernormen Hardinxveld-Giessendam 2022

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hardinxveld-Giessendam;

Gelet op:

- Artikel 147, lid 1 van de Gemeentewet;
- het bepaalde in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 21 juni 2012;
- de informatienota parkeerkencijfers GVVP d.d. 23 september 2014 met kenmerk GemHG/INTERN/16716;
- de regels over parkeren in de bestemmingsplannen van de gemeente Hardinxveld-Giessendam;

Overwegende dat het wenselijk is om eenduidig te bepalen op welke wijze de parkeerbehoefte bij ruimtelijke initiatieven wordt berekend en om de criteria bij de afwijkingsbevoegdheid van de regels over parkeren verder in te vullen;

B E S L U I T :

Vast te stellen de navolgende "Beleidsregels parkeernormen Hardinxveld-Giessendam 2022"

Afdeling | Algemeen

Inleiding

In 2012 heeft de gemeenteraad het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) vastgesteld. De doelstelling ten aanzien van parkeren is het voeren van een vraagvolgend parkeerbeleid, waarbij wordt gestreefd naar een zodanig aanbod van parkeerplaatsen in de kernen, dat economische functies en diverse voorzieningen goed kunnen (blijven) functioneren en dat de bereikbaarheid en daarmee de aantrekkelijkheid van de kernen/woongebieden en bedrijventerreinen eromheen, gewaarborgd blijft. Dit streven mag echter niet ten koste gaan van de toegankelijkheid voor voetgangers en overige weggebruikers.

Verder is in het GVVP opgenomen dat parkeerproblemen als gevolg van nieuwbouw moeten worden voorkomen. In het geval van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten daarom, op basis van de parkeerkencijfers van het CROW, voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd; in principe op eigen terrein. Hierbij worden de actuele parkeerkencijfers van het CROW gehanteerd. In de praktijk blijken deze kencijfers onvoldoende duidelijkheid te geven en is de behoefte gegroeid om een nadere invulling te geven aan de parkeerkencijfers. Het CROW geeft met de parkeerkencijfers een landelijke richtlijn, welke vertaald worden in deze beleidsregels parkeernormen.

Daarnaast is enkele jaren geleden het juridisch kader gewijzigd. Zie daarvoor het kopje juridisch kader.

Iedere ruimtelijke ontwikkeling heeft een parkeerbehoefte. Als er geen voorwaarden aan de te realiseren ruimtelijke ontwikkeling worden gesteld, dan zal de parkeerbehoefte worden afgewenteld op het bestaande openbaar gebied, terwijl dit gebied hierin vaak niet kan voorzien. Dit kan leiden tot overlast bij de bestaande gebruikers van de openbare ruimte. Door het stellen van parkeernormen wordt enerzijds voorkomen dat door een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling deze overlast ontstaat en anderzijds wordt de bereikbaarheid van de nieuwe functies gewaarborgd.

De beleidsregels parkeernormen hebben niet tot doel om eventuele bestaande parkeerproblemen op te lossen. Dit betekent dat bestaande functies die buiten een ruimtelijk initiatief zijn gesitueerd niet aan de normen, zoals in deze nota vermeld, hoeven te voldoen. Voor bestaande functies blijven de bij de bouw gehanteerde parkeerkencijfers onverkort van kracht.

Juridisch kader

De parkeernormen in deze beleidsregels hebben betrekking op nieuw- of verbouwplannen en functie- of gebruikswijzigingen. Het college beoordeelt of een omgevingsvergunning verleend kan worden. Hiervoor wordt de aanvraag voor een omgevingsvergunning getoetst aan de Bouwverordening en het van toepassing zijnde bestemmingsplan. Parkeren is een van de onderdelen die wordt getoetst.

* **Vervallen stedenbouwkundige bepalingen uit Bouwverordening artikel 2.5.30**

Artikel 2.5.30 van de Bouwverordening maakte het tot 2014 mogelijk om omgevingsvergunningen te toetsen aan parkeren. Via dit artikel werd een parkeereis opgelegd.

Op 29 november 2014 zijn de Woningwet en het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd, waardoor het parkeren voortaan in bestemmingsplannen moet worden geregeld. Er kan niet meer worden verwezen naar stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening.

* **Koppeling bestemmingsplan en beleidsregels parkeernormen**

De gemeente Hardinxveld-Giessendam heeft een actueel bestand van bestemmingsplannen. Alle plannen zijn na 29 november 2014 in werking getreden en bevatten (op 1 na) een verwijzing naar de het GVVP en de bepaling daarin dat CROW-parkeercijfers worden gehanteerd. In de praktijk blijkt dat voor een aantal situaties deze parkeercijfers onvoldoende duidelijkheid bieden. Daarom is er toch behoefte aan het opstellen van aparte beleidsregels voor parkeernormen. Praktijkvoorbeelden:

- Behoort een locatie tot 'centrum' of 'schil centrum'?
- Bij appartementen biedt de indeling in duur-middelduur-goedkoop ruimte voor discussie.
- De bruikbaarheid van parkeerplaatsen, zoals parkeerplaatsen die worden gesitueerd voor een laaddeur (op bedrijventerreinen).

Dit leidt tot discussies met initiatiefnemers.

In de vigerende bestemmingsplannen is een verwijzing opgenomen naar de parkeernormen in het GVVP. Deze beleidsregels worden toegevoegd als bijlage aan het GVVP. Daarmee is de doorwerking van deze parkeernormen in ruimtelijke procedures gewaarborgd.

* **Invoering Omgevingswet**

Naar verwachting treedt op 1 januari 2023 de Omgevingswet in werking.

Overheden moeten mobiliteit meewegen bij ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving. De gemeente heeft een grote beleidsvrijheid als het gaat om het invullen van de fysieke leefomgeving. Bij mobiliteit en ruimtelijke planvorming hebben we het over vervoer met de auto, het openbaar vervoer, de fiets enzovoorts. Hiervoor zijn voorzieningen nodig zoals wegen, fietspaden, openbaar vervoerverbindingen en parkeervoorzieningen.

Nieuwe ontwikkelingen mogen niet leiden tot problemen op de omliggende wegen. Er moeten voldoende parkeerplaatsen voor auto's worden gerealiseerd. Wat voldoende is, is afhankelijk van de locatie en gemeentelijk beleid. Deze beleidsregels geven een invulling aan het gemeentelijk beleid voor het parkeren bij nieuwbouwprojecten, verbouwingen en/of functiewijzigingen.

In de omgevingsvisie geeft de gemeente haar visie op mobiliteit. Naast het opstellen van de omgevingsvisie gaat de gemeente aan de slag met het opstellen van een omgevingsplan. Op basis van deze beleidsregels kan berekend worden hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn. Vervolgens moet worden aangetoond dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is of gerealiseerd kan worden.

Als de Omgevingswet in werking treedt, gaan de vigerende bestemmingsplannen automatisch over in het Omgevingsplan. Ook na inwerkingtreding van de Omgevingswet blijven deze beleidsregels parkeernormen hun rechtskracht behouden. Momenteel wordt gewerkt aan een nieuw Mobiliteitsplan waar de parkeernormen onderdeel van uitmaken. Dit mobiliteitsplan wordt inpasbaar in het Omgevingsplan en de Omgevingsvisie. Daarmee wordt ook voor de toekomst de continuïteit gewaarborgd.

* **Provinciaal Omgevingsbeleid**

In de Ontwerp herziening Omgevingsbeleid PZH 2021 stelt de provincie ten aanzien van de parkeernorm in stationsomgevingen dat overheden jaarlijks miljarden uitgeven aan het openbaar vervoer, de versterking van het netwerk en het beheer van de infrastructuur. Juist in omgevingen waar het gebruik van het openbaar vervoer de meeste potentie heeft, bij de opstappunten, vindt de provincie het wenselijk de ruimtelijke ontwikkeling daarop te oriënteren. In de praktijk kan de investering in het openbaar vervoer nog beter ondersteund worden door de ruimtelijke ontwikkeling. Hoge parkeernormen zorgen voor lagere dichtheden, verminderen de haalbaarheid en betaalbaarheid van ontwikkelingen en stimuleren het autogebruik.

Voor woningbouw in stationsomgevingen, hanteert de provincie een maximale parkeernorm van 0,7 per woning (inclusief bezoekers). Deze norm sluit volgens de provincie aan bij het werkelijk autobezit in deze gebieden. Deze regel geldt niet voor gemeenten die zelf al specifiek parkeerbeleid hebben vastgesteld, gebaseerd op eigen data over de lokale situatie en eigen overwegingen.

Het autobezit per woning is in Hardinxveld-Giessendam hoger dan gemiddeld in Nederland. Dit wordt onderschreven door de tool www.passendeparkeernorm.nl die door Goudappel in opdracht van de provincie Zuid-Holland is ontwikkeld. Deze tool laat het daadwerkelijke autobezit per woning zien van

alle buurten in Nederland, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar woningtype en eigendomssituatie. Tevens wordt berekend of dit autobezit afwijkt van het aantal benodigde parkeerplaatsen, berekend op basis van een parkeerkengetal. Bij alle de woningtypes die rond een station aanwezig zijn, ligt het daadwerkelijke autobezit ver boven de door de provincie gehanteerde 0,7 parkeerplaats per woning. In het verleden is er een lage parkeernorm gehanteerd, waardoor er nu in deze wijken een bereikbaarheidsprobleem voor hulpdiensten en dus een veiligheidsprobleem optreedt. Daarom wordt ook in stationsomgevingen vastgehouden aan de parkeernorm die overeenkomt met de bovengrens van de bandbreedte die de CROW geeft. Wel wordt in stationsomgevingen een reductiefactor van 10% toegepast op de parkeernorm.

Parkeernormen voor sociale huur zijn, volgens het Ontwerp herziening Omgevingsbeleid PZH 2021, in veel gevallen structureel te hoog vergeleken bij het werkelijk autobezit van de huurders. Het gemiddelde autobezit ligt volgens de provincie rond de 0,5 per woning. De gehanteerde parkeernorm ligt vooral in kleinere gemeenten meestal rond de 1. Een hoge parkeernorm voor sociale huur belemmert naar de mening van de provincie de haalbaarheid en betaalbaarheid van sociale huurprojecten en leidt vaak tot structurele leegstand in parkeergarages onder sociale huurcomplexen.

Voor sociale huurwoningen hanteert de provincie een parkeernorm van 0,7 per woning. Dit is iets ruimer ten opzichte van het werkelijk gemiddelde autobezit, waardoor er ruimte blijft voor lokaal maatwerk. Deze regel geldt niet voor gemeenten die zelf al specifiek parkeerbeleid hebben vastgesteld, gebaseerd op eigen data over de lokale situatie en eigen overwegingen.

Het autobezit per woning is in Hardinxveld-Giessendam hoger dan gemiddeld in Nederland. Dit wordt onderschreven door de tool www.passendeparkeernorm.nl die door Goudappel in opdracht van de provincie Zuid-Holland is ontwikkeld. Deze tool laat het daadwerkelijke autobezit per woning zien van alle buurten in Nederland, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar woningtype en eigendomssituatie. Tevens wordt berekend of dit autobezit afwijkt van het aantal benodigde parkeerplaatsen, berekend op basis van een parkeerkengetal. Het daadwerkelijke autobezit bij huurwoningen varieert per buurt tussen de 1,0 en 1,3 auto's per woning.

In het verleden is in woonwijken met veel sociale huurwoningen een lage parkeernorm gehanteerd, waardoor er nu in deze wijken een bereikbaarheidsprobleem voor hulpdiensten en dus een veiligheidsprobleem optreedt. Dit rechtvaardigt het vasthouden aan de bovengrens van de bandbreedte die de CROW in haar richtlijn biedt.

Duurzaamheid

Deze beleidsregels zijn opgesteld volgens de huidige werkwijze en inzichten. Daarom is in deze beleidsregels uitgegaan van de maximale parkeernorm.

De gemeente zet in op beleid dat bijdraagt aan de reductie van CO₂-uitstoot voor een gezonde leefomgeving, onder meer op het terrein van Verkeer & Vervoer, een beleidsterrein dat een raakvlak heeft met duurzaamheid. Dit beleid zal zijn gericht op het stimuleren van elektrisch vervoer met bijbehorende laadinfrastructuur, fietsgebruik (laadpalen en fietspaden-aanleg) en OV-gebruik. Dit kan in de toekomst leiden tot aanpassing van de berekening van de parkeernorm.

In deze beleidsregels is op enkele terreinen al concreet rekening gehouden met duurzaamheid. Zo is de gemeente bereid om te experimenteren met gedeeld autogebruik. De gemeente is bereid onder voorwaarden mee te werken aan initiatieven voor gedeeld autogebruik. Hierdoor kan een bescheiden reductie worden toegepast op het aantal aan te leggen parkeerplaatsen. Dit is in deze nota nog niet tot in detail uitgewerkt. Initiatieven zullen als maatwerk worden beoordeeld.

Daarnaast is in deze beleidsregels een reductiefactor opgenomen van de parkeernorm voor nieuwbouwprojecten die binnen 250 meter van een halte van de Merwede-Lingelijn zijn gelegen.

In deze beleidsregels is geen rekening gehouden met de behoefte aan laadpalen voor het opladen van elektrisch aangedreven voertuigen. Daarvoor is momenteel (regionaal) beleid in ontwikkeling.

Afdeling II Regeling

Artikel 1 Definities

- a. Aanwezigheidspercentage: Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden, is het niet altijd noodzakelijk om de parkeernormen voor 100% mee te tellen. Sommige parkeerplaatsen kunnen namelijk 'dubbel' worden gebruikt: 's nachts bijvoorbeeld door bewoners en overdag door werkenden of winkelbezoekers. Voor ontwikkelingen moet daarom een 'parkeerbalans' worden opgesteld met gebruikmaking van 'aanwezigheidspercentages'.
- b. ASVV 2021: Aanbevelingen van het CROW voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.
- c. Buurperceel: Een perceel dat is gelegen buiten het projectgebied, maar binnen een maximale hemelsbrede afstand van 200 meter.
- d. Bvo: Bruto vloeroppervlak in m², ofwel de som van de buitenwerks gemeten vloeroppervlakte van alle bouwlagen in m² (bepaald volgens NEN 2580).

e.	CROW:	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeers-techniek.
f.	Extramurale zorgwoning:	Woonenheid voor zorgbehoevenden met een zorgindicatie voor zorg op afroep.
g.	GO:	De gebruiksoppervlakte van een woning. Het GO is het Bvo minus de gevels en dragende wanden, de vloeroppervlakken waarboven de vrije hoogte minder is dan 1,5 meter, met uitzondering van vloeren onder trappen, trapgaten, liftschachten of vides groter dan 4 m ² .
h.	Hemelsbrede afstand:	Een afstand in rechte lijn tussen twee punten gemeten.
i.	Initiatiefnemer:	Een particulier, bedrijf, maatschappelijke instelling of projectontwikkelaar die het initiatief neemt voor een nieuwbouwproject
j.	Intramurale zorgwoning:	Woonenheid voor zorgbehoevenden met een zorgindicatie waarbij ten minste sprake is van dagverzorging.
k.	Nieuwbouwproject:	De bouw, verbouw, uitbreiding, bouwkundige herindeling of wijziging van een functie van een gebouw.
l.	Parkeerbehoefte:	Het aantal parkeerplaatsen dat volgt uit de toepassing van de parkeernorm, bestaande uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. De uitkomst is het aantal parkeerplaatsen dat voor een bouwontwikkeling benodigd is om in de behoefte te kunnen voorzien.
m.	Parkeerkencijfers:	Cijfers die zijn ontwikkeld als hulpmiddel voor ambtenaren en ontwerpers die zich bezig houden met parkeervraagstukken. Ze helpen om een orde van grootte uit te rekenen voor het bepalen van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening.
n.	Parkeernorm:	Het getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen minimaal moeten worden gerealiseerd bij een bepaalde functie en als basis dient voor het berekenen van de parkeerbehoefte. Er wordt gesproken over een parkeernorm wanneer door het bevoegd gezag (de gemeente) de hoeveelheid parkeerplaatsen wordt vastgesteld. De parkeernorm in Hardinxveld-Giessendam is afgeleid van de parkeerkencijfers van het CROW.
o.	Parkeereis:	Eis die wordt vastgesteld op basis van de berekende parkeerbehoefte, waarbij afronding naar een heel getal plaatsvindt.
p.	Projectgrenzen:	De fysieke begrenzing van het nieuwbouwproject, zowel in horizontale als verticale zin.
q.	Sociale woningbouw:	Het begrip sociale huurwoning, zoals omschreven in artikel 1.1.1., eerste lid sub d van het Besluit ruimtelijke ordening.

Artikel 2 Toepassingsgebied

Het bepaalde in deze beleidsregels is van toepassing op het gehele grondgebied van de gemeente Hardinxveld-Giessendam.

Artikel 3 Doelstelling en effecten

Het doel van deze beleidsregels is om voor de gemeente per type gebied en per functie de parkeernormen vast te leggen en aan te geven op welke wijze de parkeernormen toegepast dienen te worden. Het hanteren van parkeernormen heeft als doel om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen bij nieuwbouw projecten in de gemeente Hardinxveld-Giessendam. Hiermee worden de volgende effecten beoogd:

- het waarborgen van de bereikbaarheid;
- het waarborgen van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit;
- het voorkomen van verkeersonveiligheid door ongewenste parkeersituaties;
- het op gelijke en voor iedereen duidelijke wijze beoordelen van het benodigde parkeerkeeraanbod bij nieuwbouwprojecten.

Artikel 4 Berekening parkeerbehoefte

1. Algemeen

De parkeerbehoefte van een nieuwbouwproject wordt berekend op basis van de parkeernormen. Als sprake is van een combinatie van functies binnen het project, wordt rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages. Het college hanteert hierbij de meest recente landelijke parkeerkencijfers van het CROW. Het college beschouwt de berekende parkeerbehoefte als het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen. Het realiseren van extra parkeerplaatsen is toegestaan.

2. Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de adressendichtheid. Op basis van gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) valt Hardinxveld-Giessendam binnen de categorie 'weinig stedelijk'.

3. Autobezit

Via het CBS is inzicht verkregen in het autobezit van Hardinxveld-Giessendam en enkele omliggende gemeenten.

Gemeente	Auto's per huishouden
Hardinxveld-Giessendam	1,1
Alblasserdam	1,0
Dordrecht	0,9
Hendrik-Ido-Ambacht	1,1
Papendrecht	1,1
Sliedrecht	1,0
Zwijndrecht	1,0
Gorinchem	0,9
Molenlanden	1,3

Tabel 1 aantal auto's per huishouden 1 januari 2020 (bron: CBS)

In tabel 1 is weergegeven dat binnen de gemeente Hardinxveld-Giessendam het gemiddeld aantal auto's per huishouden 1,1 bedraagt. Dit is bovengemiddeld, waardoor veiligheidshalve de bovengrens wordt gehanteerd van de bandbreedte die het CROW in haar parkeerkencijfers biedt.

4. Gebiedsindeling

Voor het bepalen van de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt tussen het centrum van Hardinxveld-Giessendam, de schil rond het centrum, de rest van de bebouwde kom en Buitengebied.

Het centrumgebied omvat de volgende straten: Peulenstraat, Klein Diepje, Den Bogerd en Talmastraat. De schil rond het centrum bestaat uit de Thorbeckestraat, Buitendams (gedeelte Thorbeckestraat tot Molenstraat), Molenstraat en Damstraat.

De rest van de bebouwde kom bestaat uit de binnen de bebouwde kom gelegen percelen, niet behorende tot het centrumgebied of de schil rond het centrum.

Categorie Buitengebied omvat alle percelen buiten de bebouwde kom die vallen binnen de werkingssfeer van het bestemmingsplan Buitengebied, of een vergelijkbaar bestemmingsplan dan wel omgevingsplan. Daar waar percelen grenzen aan twee gebiedscategorieën, is het adres van het perceel bepalend voor de te hanteren categorie.

5. Parkeernorm

- a. De CROW hanteert voor parkeerkencijfers een bandbreedte met een minimum en een maximum. De gemeente Hardinxveld-Giessendam hanteert als uitgangspunt voor de toe te passen parkeernormen de maximale bandbreedte van de CROW-parkeerkencijfers. Daarbij gaat het college uit van de meest recente parkeerkencijfers. Op het moment van vaststellen van deze beleidsregels is dat publicatie nummer 381 "Toekomstbestendig parkeren".
- b. Indien voor een functie geen CROW-parkeerkencijfer bekend is, maakt het college een gemotiveerde keuze voor de bepaling van de best passende parkeernorm.
- c. Ten aanzien van de functie aanleunwoning wordt onderscheid gemaakt naar intramurale zorgwoningen, welke behoren tot de categorie 'verpleeg-/verzorgingshuis' en extramurale zorgwoningen, welke behoren tot de categorie 'Aanleunwoning/serviceflat'
- d. Het college hanteert als principe dat wanneer als gevolg van het nieuwbouwproject bestaande parkeerplaatsen, welke een functie voor de lokale parkeerbehoefte (dus voor de omgeving) vervullen, komen te vervallen, deze parkeerplaatsen dienen te worden gecompenseerd.
- e. Het college hanteert als principe dat bij een hernieuwbouwproject of functiewijziging van een locatie een eventueel al bestaand parkeertekort niet gecompenseerd hoeft te worden, indien de betreffende locatie binnen de 5 voorgaande jaren nog in gebruik is geweest.
- f. Het college hanteert als principe dat het aantal parkeerplaatsen dat dient te worden gerealiseerd, gelijk is aan de berekende parkeerbehoefte van het nieuwbouwproject, zoals bedoeld in lid 1 van dit artikel, vermeerderd met het aantal te compenseren parkeerplaatsen, zoals bedoeld in lid 5d en 5e.
- g. Voor de functie wonen wordt onderscheid gemaakt naar verschillende woningsoorten. Binnen het type voor hoek- en tussenwoningen, wordt onderscheid gemaakt tussen grote tussen/hoekwoningen en kleine tussen/hoekwoningen. Grote tussen/hoekwoningen (>120 m² bvo of 110 m² GO) worden voor de parkeernorm aangemerkt als halfvrijstaande woningen. Kleine tussen/hoekwoningen (≤ 120 m² bvo of 110 m² GO) worden aangemerkt als tussen/hoekwoning. Het CROW maakt voor appartementen, zowel koop als huur, onderscheid in duur-middelduur-goedkoop. Dit onderscheid vraagt om een nadere duiding. Woningprijzen fluctueren in de tijd. Daardoor kan de grens tussen de verschillende categorieën vervagen. Het college kiest er daarom voor om een onderscheid te maken naar oppervlakte. Daarbij hanteert het college de volgende indeling, al naar gelang de wijze waarop de initiatiefnemer de oppervlakte van de woning aanlevert.
 Appartement duur: > 120 m² bvo of > 110 m² GO
 Appartement middelduur: 70-120 m² bvo of 65-110 m² GO
 Appartement goedkoop: <70 m² bvo of < 65 m² GO

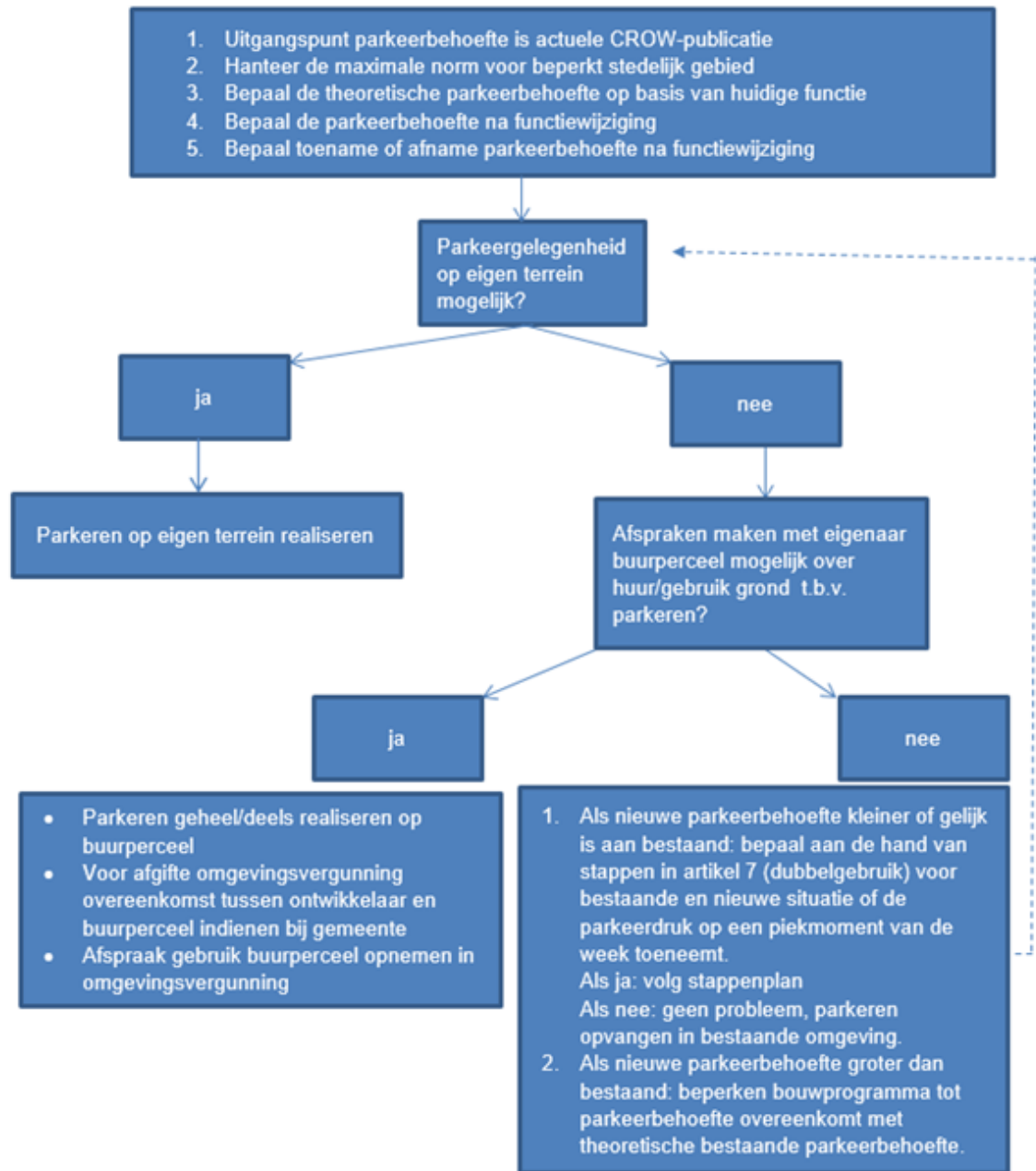
Onder sociale huur wordt verstaan die woningen met een huursom die lager of gelijk is aan de huursubsidiegrens.

Voor patiowoningen geldt de parkeernorm voor twee-onder-een-kapwoningen Beneden-bovenwoningen worden beschouwd als appartementen. De norm is afhankelijk van koop/huur en varieert naar grootte van de woning, zoals dat hiervoor in dit artikel is verwoord.

- h. Indien in de nabijheid van een nieuwbouwproject sprake is van de aanwezigheid van een halte van de Merwedelingelijn mag op de in lid 5 sub 1 genoemde parkeernorm een reductiepercentage worden toegepast van -10% als de maximale hemelsbrede loopafstand tot de halte 250 m bedraagt.
- i. Het college wil ruimte bieden voor experimenten met (elektrische) deelauto's waarbij op de in lid 1. genoemde parkeernorm een reductiefactor mag worden toegepast. In de experimentele fase worden hierover maatwerkafspraken gemaakt.

Artikel 5 Parkeernorm bij functiewijziging

- 1. Het komt geregeld voor dat een nieuwbouwproject wordt ingediend waarin een functiewijziging wordt voorgesteld. Bijvoorbeeld in het centrumgebied wordt deze mogelijkheid geboden door de ruime bestemming centrumdoeleinden. Een functiewijziging in het gebruik van een perceel of pand betekent ook een andere parkeerbehoefte. Vaak is er op eigen terrein geen mogelijkheid om parkeerplaatsen te realiseren.
- 2. Aangezien functieveranderingen steeds vaker voorkomen, is het wenselijk om vast te leggen welke stappen worden gezet als het gaat om de parkeerbehoefte. Hieronder volgt het te volgen stappenplan.



3. Onder aanbouw bij een bestaand gebouw wordt verstaan: het uitbreiden van een bestaand gebouw. Het bestaande gebouw wordt hierbij niet of slechts gedeeltelijk gesloopt. De parkeereis wordt in dergelijke gevallen berekend over de uitbreiding van het bestaande gebouw. De in het verleden opgelegde parkeernorm voor het bestaande gebouw blijft voor de uitbreiding buiten beschouwing.

Artikel 6 Parkeren op eigen terrein en openbaar gebied

1. Uitgangspunt is dat een nieuwbouwplan op eigen terrein (binnen de projectgrenzen) aan de parkeernorm moet voldoen. Hierbij gelden de volgende uitzonderingen:
 - a. bij woningbouwlocaties mogen parkeerplaatsen op de openbare weg worden meegeteld, mits wegen of weggedeeltes binnen de bouwlocatie of het plangebied vallen.

- b. Indien parkeren op eigen terrein niet mogelijk is, dient initiatiefnemer/ontwikkelaar te onderzoeken of met de eigenaar van een buurperceel afspraken zijn te maken over huur/gebruik grond ten behoeve van parkeren. Indien de eigenaar van het buurperceel de gemeente is en het betreft geen bestaand openbaar gebied, dan worden de op dit perceel te realiseren parkeerplaatsen op grond van deze beleidsregels openbare parkeerplaatsen;
- c. Indien parkeren op eigen terrein niet mogelijk is, en met de eigenaar van een buurperceel zijn geen afspraken te maken zoals bedoeld onder b. dan dient het bouwprogramma te worden bijgesteld, zodat wel kan worden voldaan aan de parkeernorm;
- e. parkeerplaatsen zijn in principe voor een ieder toegankelijk. Indien dit niet het geval is, dienen er bezoekersparkeerplaatsen te worden aangelegd, conform de percentages/aandelen uit de van toepassing zijnde CROW-publicatie;
- f. Bedrijven en voorzieningen mogen buiten openingstijden hun terrein afsluiten;
- g. Parkeerplaatsen in het openbaar gebied dienen minimaal aan de maatvoering voor parkeren te voldoen uit het ASVV 2021 (paragraaf 15.1) en aan de onderstaande minimumeisen:
- Langsparkeren: 2 x 6 meter
 - Haaks parkeren: 2,5 x 5 meter
 - Overig: minimaal 2,5 x 5 meter
- h. parkeerplaatsen op eigen terrein moeten bruikbaar zijn en tellen als volgt mee:

Situatie	Telt mee als	Aanvullende voorwaarden
Garage	0	
Enkele oprit	1	oprit minimaal 5 meter diep en 2,5 meter breed
Lange oprit	1,5	oprit minimaal 11 meter diep en 2,5 meter breed
Dubbele oprit	2	oprit minimaal 5 meter diep en 5 meter breed
Voor laaddeur	0	op bedrijventerreinen
Voor vluchtdeur	0	als daardoor de vluchtdeur niet meer gebruikt kan worden
Voor vluchtdeur	1	als er minimaal 1 meter ruimte is tussen de vluchtdeur en de parkeerplaats waardoor de vluchtdeur kan worden gebruikt

De verkeersruimte ten behoeve van de parkeerplaatsen dient gedimensioneerd te worden volgens de richtlijnen uit de ASVV.

Artikel 7 Dubbelgebruik bij realiseren van meerdere functies

Bij een ontwikkeling met meerdere functies is vaak sprake van dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. Dubbelgebruik betekent dat de parkeerplaatsen voor meerdere functies gebruikt kunnen worden. Iedere functie heeft over de dag en week gezien verschillen in de parkeerbehoefte. De parkeerbehoefte bij wonen is in de avonduren en weekenden het hoogst, terwijl deze overdag op doordeweekse werkdagen laag is. Bij een ontwikkeling met meerdere functies kunnen deze verschillen leiden tot een betere benutting van de parkeerplaatsen. Het aantal benodigde parkeervakken voor verschillende functies hoeft dan niet per definitie bij elkaar opgeteld te worden om het benodigde parkeeraanbod te bepalen. Om het dubbelgebruik te bepalen, zijn in bijlage 1 voor verschillende functies aanwezigheidspercentages opgenomen. Aan de hand van deze percentages kan de maatgevende periode worden bepaald waarop de parkeerbehoefte van alle functies het hoogst is. Mochten de in de tabel opgenomen functies niet toereikend zijn, dan kunnen met nader onderzoek aanwezigheidspercentages voor ontbrekende functies worden vastgesteld.

Voor reductie van het aantal parkeerplaatsen op basis van dubbelgebruik, gelden de volgende voorwaarden:

- Het drukste moment van de week is maatgevend;
- De parkeerplaatsen dienen openbaar en voor iedereen toegankelijk te zijn;
- De parkeerplaatsen dienen centraal gelegen te zijn en moeten binnen een acceptabele loopafstand van maximaal 200 meter hemelsbreed van de betreffende functie te zijn gelegen;
- De reductie mag alleen worden toegepast indien het plan meer dan 20 parkeerplaatsen bevat (bij lagere aantallen is het effect verwaarloosbaar);
- Dubbel ruimtegebruik is alleen van toepassing binnen het plan(gebied).

Afdeling III Afwijkingsgronden

Artikel 8 Afwijking realisatieplicht parkeerplaatsen

Het is mogelijk (gedeeltelijk) af te wijken van de plicht tot realisatie van het in artikel 4 bedoelde aantal parkeerplaatsen, indien:

- a. in geval van herbouw ten gevolge van brandschade van een pand, indien er geen sprake is van een verandering van functie en/of parkeerbehoefte;
- b. het een kleinschalig nieuwbouwproject betreft, dan wil zeggen een nieuwbouwproject waarvoor op basis van het bepaalde in artikel 4 niet meer dan 3 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd, conform de berekende parkeerbehoefte;
- c. op het terrein van een buurperceel aantoonbaar voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd ter vervulling van de niet binnen het nieuwbouwproject gerealiseerde parkeerbehoefte dan wel dat een ondertekende overeenkomst met parkeerplaatsen gedurende een looptijd van ten minste 10 jaar wordt overgelegd, waarbij ook eventuele rechtsopvolgers aan betreffende overeenkomst gebonden moeten zijn (in navolging van artikel 5);
- d. initiatiefnemer met een parkeeronderzoek kan aantonen dat minder parkeerplaatsen benodigd zijn. In een dergelijke situatie is een maatwerkoplossing mogelijk.

Afdeling IV Slotbepalingen

Artikel 9 Inwerkingtreding

De 'Beleidsregels Parkeernormen Hardinxveld-Giessendam 2021' treedt in werking op de dag van bekendmaking.

Artikel 10 Intrekking vorige besluiten

Met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding van deze beleidsregels wordt de Informatienota 'Nadere uitleg parkeerkencijfers GVVP' ingetrokken.

Artikel 11 Hardheidsclausule

Wanneer blijkt dat een initiatiefnemer niet aan de gestelde parkeereis kan voldoen, kan het college besluiten om in zeer uitzonderlijke gevallen (gedeeltelijke) afwijking van de parkeereis toe te staan. Deze hardheidsclausule is gebaseerd op artikel 4:84 van de Awb.

Artikel 12 Overgangsregeling

Op de dag dat deze beleidsregels in werking treden, gelden deze voor alle nieuwe principeverzoeken en aanvragen omgevingsvergunning die op of na deze datum inkomen. Voor op het moment van inwerkingtreding van deze beleidsregels nog lopende principe-verzoeken en aanvragen Omgevingswet geldt dat er wel een toets plaatsvindt aan deze beleidsregels, maar dat daarbij wordt afgewogen of initiatiefnemer niet onevenredig wordt benadeeld. Het college beoordeelt in hoeverre er sprake is van onevenredige benadeling.

Artikel 13 Citeertitel

Deze beleidsregels kunnen worden aangehaald als Beleidsregels Parkeernormen Hardinxveld-Giessendam 2022'.

Aldus vastgesteld door het college van de gemeente Hardinxveld-Giessendam in de vergadering van 21 juni 2022.

*Burgemeester en wethouders van Hardinxveld-Giessendam,
de secretaris, de burgemeester,
Johan de Jager Dirk Heijkoop*

Bijlage 1 Tabel dubbelgebruik

Functionies	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%*	0%**	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%**	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Kerk/religiegebouw	5%	50%***	50%***	50%***	0%	50%***	0%***	100%
Sociaal medisch: arts/maatschap/therapeut/consul-tatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg of verzorgingstehuis/aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

* Als op zaterdag open: 100%

** Als 's avonds open: 70%

*** Als reguliere dienst plaatsvindt: 100%

Bijlage 2 Stappenplan berekening parkeernorm

Stap 1 Bereken parkeerbehoefte

- Weinig stedelijk
- Maximale bandbreedte hanteren
- Bepaal welk gebied van toepassing is (centrum, schil, rest bebouwde kom, buitengebied)
- Kies best passende categorie

+ Als bestaande parkeerplaatsen die een functie hebben voor de omgeving, komen te vervallen, moeten deze worden gecompenseerd

+ Al bestaand parkeertekort hoeft niet te worden gecompenseerd als de locatie binnen 5 voorafgaande jaren nog in gebruik is geweest.

- 10% reductie als hemelsbrede loopafstand tot halte Merwede-Lingelijn maximaal 250 meter is

Stap 2 Is er sprake van functiewijziging?

Ja, volg stappenplan in artikel 5

Nee, ga verder met stap 3

Stap 3 Zijn parkeerplaatsen bruikbaar en hoe tellen ze mee

- Check de afmeting van de parkeerplaatsen
- Check voor hoeveel de parkeerplaatsen op eigen terrein mee mogen tellen.

Stap 4 Is dubbelgebruik mogelijk?

- Is binnen het nieuwbouwproject sprake van meerdere functies? Zo ja,
- Bevat het plan meer dan 20 parkeerplaatsen? Zo ja:
- bereken de reductie op basis van dubbelgebruik aan de hand van de tabel in bijlage 1.
- Als een van deze vragen met nee moet worden beantwoord, dan is een reductie van de parkeernorm op grond van dubbelgebruik niet mogelijk.

Stap 5 Afwijkingsgronden

- Als het herbouw ten gevolge van brandschade betreft en er geen sprake is van verandering van functie en/of parkeerbehoefte
- Kleinschalige nieuwbouw met een parkeerbehoefte van niet meer dan 3 parkeerplaatsen
- Als op terrein buurperceel voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd t.b.v. de niet binnen het nieuwbouwproject gerealiseerde parkeerbehoefte dan wel dat een overeenkomst met parkeerplaatsen met een looptijd van ten minste 10 jaar wordt overgelegd waarbij ook eventuele rechtsopvolgers aan de betreffende overeenkomst zijn gebonden.

Stap 6 Realiseren parkeerplaatsen

1. Op eigen terrein (binnen de grenzen van het nieuwbouwproject)
2. Op een buurperceel (privaat of gemeentelijk terrein –niet zijnde bestaand openbaar gebied- binnen hemelsbrede afstand van 200 meter)
3. Als na 1 en 2 nog een tekort aan parkeerplaatsen aanwezig is: aanpassen bouwprogramma