

Beleidsregel Parkeren 2025

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht;

gezien het voorstel van 8 juli 2025;

gelet op:

- artikel 1:3, vierde lid, van de Algemene wet bestuursrecht;
- artikel 4:81, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht;
- artikel 4:83 van de Algemene wet bestuursrecht; en
- artikel 5, eerste lid, onder a, van de Omgevingswet;

overwegende dat het gewenst is om op eenduidig wijze te bepalen hoe de parkeerbehoefte wordt berekend en om criteria op te stellen ter voorkoming van onveilige verkeerssituaties;

B E S L U I T :

vast te stellen de Beleidsregel Parkeren 2025.

Artikel 1 Definities

De in artikel 1.1 van de Omgevingswet, artikel 1.1 van het Omgevingsbesluit, artikel 1.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving, artikel 1.1 van het Besluit activiteiten leefomgeving en artikel 1.1 van het Besluit bouwwerken leefomgeving en bijlage I van het omgevingsplan Hendrik-Ido-Ambacht opgenomen begrippen zijn van overeenkomstige toepassing op dit besluit.

Voorts wordt voor de toepassing van deze beleidsregel verstaan onder:

ASVV:	Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom;
college:	het college van burgemeester en wethouders;
CROW:	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeers-techniek;
dubbelgebruik:	het gecombineerde gebruik van een parkeerplaats door diverse doelgroepen op andere momenten in de tijd;
parkeernorm:	het vereiste aantal parkeerplaatsen bij een nieuwe ontwikkeling;
parkeerbehoefte:	het aantal parkeerplaatsen dat per functie benodigd is;
functie:	een specifieke voorziening of activiteit op een bepaalde locatie, zoals bedoeld in de meest recente ASVV en CROW;
nieuwe ontwikkeling:	een project dat geheel of gedeeltelijk bestaat uit het bouwen, verbouwen of uitbreiden van één of meerdere gebouwen, alsmede het starten of wijzigen van een gebruiksactiviteit;
gebruiksactiviteit:	het gebruik van gronden of bouwwerken, zoals bedoeld in het omgevingsplan;
parkeerkencijfer:	hulpmiddel voor ontwerpers om het aantal aan te leggen parkeerplaatsen uit te rekenen bij een bepaalde functie.

Artikel 2 Toepassingsgebied

Het bepaalde in deze beleidsregel is van toepassing op het gehele grondgebied van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht.

Artikel 3 Reikwijdte

Deze beleidsregel is van toepassing bij nieuwe ontwikkelingen en het verrichten van gebruiksactiviteiten.

Artikel 4 Berekening parkeerbehoefte

1. De parkeerbehoefte van een nieuwe ontwikkeling wordt berekend op basis van de parkeernormen zoals genoemd in bijlage 2.
2. Indien sprake is van een combinatie van functies binnen een nieuwe ontwikkeling, kan door de initiatiefnemer in de motivering van de parkeerbehoefte tevens dubbelgebruik worden toegepast. De initiatiefnemer maakt hierbij gebruik van de aanwezigheidspercentages zoals genoemd in bijlage 3.
3. De toe te passen parkeernormen zijn afhankelijk van de ligging binnen het grondgebied van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht. Daarbij geldt de gebiedsindeling zoals vastgelegd in bijlage 1:
 - 1°. Centrum (Winkelcentrum De Schoof en winkelcentrum Hoog Ambacht)
 - 2°. Rest bebouwde kom

3°. Buitengebied

4. Voor zover een bepaalde functie niet is genoemd in bijlage 2, maakt het college een gemotiveerde keuze voor de best passende parkeernorm, waarbij de landelijke parkeerkencijfers van de ASVV en het CROW worden toegepast. Indien het volgens het oordeel van het college niet mogelijk is om aan te sluiten bij deze kencijfers, dient door de initiatiefnemer een parkeeronderzoek te worden uitgevoerd.
5. Indien als gevolg van een nieuwe ontwikkeling binnen de projectgrenzen bestaande parkeerplaatsen komen te vervallen, welke een functie voor de lokale parkeerbehoefte vervullen, dienen deze parkeerplaatsen door de initiatiefnemer te worden gecompenseerd.
6. Het aantal parkeerplaatsen dat dient te worden gerealiseerd is gelijk aan de berekende parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling, zoals bedoeld in het eerste tot en met het vierde lid, vermeerderd met het aantal te compenseren parkeerplaatsen, zoals bedoeld in het vijfde lid.

Artikel 5 Parkeergelegenheid bij of in gebouwen.

1. Indien de omvang of de gebruiksactiviteit die wordt verricht bij of in een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort, waarbij:
 - a. de afmetingen van parkeervakken in garages en stallingen voldoen aan de eisen conform NEN 2443;
 - b. de afmetingen van parkeervakken op terreinen voldoen aan de minimale maten genoemd in de ASVV.
2. Bij nieuwbouwlocaties mogen parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden meegeteld, mits deze openbare ruimte onderdeel is van het projectgebied.
3. Parkeerplaatsen zijn in principe voor eenieder toegankelijk. Indien dit niet het geval is, dienen er voldoende (openbare) bezoekersparkeerplaatsen te worden gerealiseerd, conform de kencijfers voor het aandeel bezoekers, zoals opgenomen in bijlage 2.

Artikel 6 Afwijkingsbevoegdheid

1. Het college kan onderbouwd afwijken van hetgeen dat is vastgelegd in de Beleidsregel Parkeren 2025.
2. Het college kan in afwijking van artikel 5, eerste lid, toestemming verlenen om de parkeerbehoefte te compenseren in de openbare ruimte, indien parkeren op eigen terrein niet mogelijk is en er in de directe omgeving van de nieuwe ontwikkeling voldoende alternatieve locaties zijn. Deze compensatie wordt uitgevoerd door de gemeente en is op kosten van de initiatiefnemer. De parkeerplaatsen moeten zich binnen een acceptabele loopafstand van de nieuwe ontwikkeling bevinden, zoals bedoeld in bijlage 4.
3. Het bepaalde in het eerste en tweede lid is niet van toepassing op locaties waarvoor in het omgevingsplan een andere parkeernorm is opgenomen. Voor zover voor een bepaalde locatie parkeernormen zijn opgenomen in het omgevingsplan, genieten deze parkeernormen voorrang ten opzichte van de parkeernormen die zijn opgenomen in de Beleidsregel Parkeren 2025.

Artikel 7 Hardheidsclausule

1. Na vaststelling van de Beleidsregel Parkeren 2025 handelt het college overeenkomstig de hierin beschreven parkeernormen en werkwijze.
2. Het college kan één of meer bepalingen van deze beleidsregel buiten toepassing laten of daarvan afwijken, voor zover toepassing – gelet op het belang waarvoor deze beleidsregel tot stand is gebracht – leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard. Een en ander dient in een collegebesluit vastgelegd te zijn en/of vastgelegd in een ruimtelijk besluit of een omgevingsvergunning.

Artikel 8 Slotbepalingen

- 8.1 Citeertitel
Deze beleidsregel wordt aangehaald als 'Beleidsregel Parkeren 2025'.
- 8.2 Inwerkingtreding
De beleidsregel treedt in werking op 17 juli 2025.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 8 juli 2025.

Het college van Burgemeester en Wethouders

*de secretaris
P.J.J. Kalkman*

de burgemeester

P. van der Giessen

1. Toelichting op de regels

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op de parkeernormen die zijn vastgesteld door de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht. Het hanteren van parkeernormen heeft tot doel bij te dragen aan een goede woon- en leefomgeving en de bereikbaarheid van diverse bouwwerken of locaties, zodat daar gebruiksactiviteiten (zoals sport) kunnen worden uitgeoefend. Met het realiseren van voldoende parkeergelegenheid bij nieuwe ontwikkelingen wordt de bereikbaarheid gewaarborgd en wordt voorkomen dat (nieuwe) parkeerproblemen ontstaan in de omgeving. Bovendien dragen de parkeernormen bij aan het waarborgen van een goede ruimtelijke kwaliteit, doordat bij de inrichting van de openbare ruimte geanticipeerd kan worden op de toekomstige parkeerbehoefte. Om dit te kunnen realiseren is het van belang dat de parkeernormen aansluiten bij de parkeerbehoefte van de verschillende gebruiksactiviteiten c.q. functies. Derhalve is bij de totstandkoming van de parkeernormen onder andere rekening gehouden met de stedelijkheidsgraad van Hendrik-Ido-Ambacht en het gemiddelde autobezit.

1.1 Totstandkoming parkeernormen

1.1.1 Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op grond van de adressendichtheid per gemeente. In een gebied met een hogere adressendichtheid is het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen over het algemeen hoger dan in een gebied met een lage adressendichtheid. Hierdoor komen minder mensen met de auto. Daarom kunnen hier doorgaans lagere parkeernormen worden toegepast. Daarnaast wordt gekeken naar de ligging van bepaalde gebieden binnen de gemeente (in het centrum, de schil rondom het centrum, de rest van de bebouwde kom en het buitengebied). Hoe dichterbij het centrum, des te beter de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen zijn en des te lager de parkeernorm is.

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) stelt gegevens beschikbaar over de adressendichtheid. Op basis van deze gegevens kan de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht worden ingeschaald in de categorie ‘sterk stedelijk’.

1.1.2 Autobezit

In Nederland neemt het autobezit per huishouden de komende jaren nog steeds langzaam toe. Deze toename leidt dan ook tot een toenemende parkeerbehoefte. Het autobezit wordt bepaald door diverse factoren. Naast inkomen, leeftijd, grootte van huishoudens, woon-werk afstand en mentaliteit / cultuur van de inwoners van de gemeente, heeft ook het aanbod van het openbaar vervoer effect op het autobezit en -gebruik in een bepaald gebied. Via het CBS Statline is inzicht verkregen in het gemiddelde autobezit van Hendrik-Ido-Ambacht en enkele omliggende gemeenten. Deze cijfers houden geen rekening met de parkeerdruk als gevolg van bedrijfs- en leaseauto's, maar geven wel een goed beeld van het gemiddelde autobezit en de daaruit voortvloeiende parkeerdruk in Hendrik-Ido-Ambacht ten opzichte van omliggende gemeenten.

Regio	Gemiddeld autobezit per huishouden
Nederland	1,0
Provincie Zuid-Holland	1,0
Gemeente Molenlanden	1,3
Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht	1,1
Gemeente Alblasterdam	1,0
Gemeente Papendrecht	1,1
Gemeente Ridderkerk	1,0
Gemeente Zwijndrecht	1,0
Gemeente Dordrecht	0,9
Gemeente Sliedrecht	
Gemeente Hardinxveld-Giessendam	

Tabel 1.1: gemiddeld autobezit per huishouden (bron: CBS Statline – december 2022 en januari 2023)

Op grond van bovenstaande tabel kan geconcludeerd worden dat het gemiddelde aantal auto's per huishouden binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht 1,1 bedraagt. Dit is iets boven het landelijke gemiddelde van 1,0 auto per huishouden. Ter vergelijking, voor de meer landelijke gemeente Molenlanden bedraagt het gemiddelde autobezit 1,3 auto's per huishouden, terwijl voor Dordrecht (stedelijk) het gemiddelde autobezit 0,9 auto's per huishouden bedraagt. Hendrik-Ido-Ambacht 'zweeft' daar tussenin.

1.1.3 Gebiedsindeling

Voor het bepalen van de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt tussen het centrum van Hendrik-Ido-Ambacht, de rest van de rest bebouwde kom en het buitengebied. Het centrumgebied bestaat grofweg uit winkelcentrum De Schoof en winkelcentrum Hoog Ambacht in de Volgerlanden. Het overige gebied binnen de bebouwde kom is geschaard onder de categorie 'rest bebouwde kom'.

In bijlage 1 is de gebiedsindeling weergegeven in een kaartbeeld.

1.1.4 Parkeernormen

Uitgangspunten

Gemeenten zijn vrij in het bepalen van de parkeernormen voor het eigen grondgebied. Dit neemt niet weg dat er vanuit het kenniscentrum CROW in de ASVV landelijk parkeerkencijfers zijn gegeven, onderverdeeld naar het type functie, stedelijkheidsgraad en met een bepaalde bandbreedte (minimum vs. maximum). Als uitgangspunt voor de parkeernormen worden de kencijfers gehanteerd, zoals deze zijn vastgelegd in de meest recente CROW-publicatie.

De parkeerkencijfers van het CROW zijn gebaseerd op literatuuronderzoek en praktijkervaringen van gemeenten en vormen een landelijk gemiddelde. Hierdoor is niet altijd een kant-en-klaar antwoord te geven op de vraag hoeveel parkeerplaatsen in een bepaalde situatie moeten worden gerealiseerd. Daarom hebben de parkeerkencijfers van CROW een zekere bandbreedte. Binnen deze bandbreedte ontstaan mogelijkheden om maatwerk te leveren. Gelet op het gemiddelde autobezit per huishouden binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht – dat in cijfermatige zin tussen een landelijke en stedelijke gemeente 'zweeft' – is ervoor gekozen om binnen de bandbreedte van de minimale en maximale parkeernorm uit te gaan van de gemiddelde parkeernorm.

De parkeernormen zoals opgenomen in deze beleidsregels zijn overigens minimumnormen. Dat betekent dat het realiseren van extra parkeerplaatsen is toegestaan, maar niet kan worden afgedwongen. Bij nieuwbouw of verbouw (bouwactiviteiten) en/of een het starten of wijzigen van een gebruiksactiviteit moet de initiatiefnemer zorg dragen voor de aanwezigheid van voldoende parkeergelegenheid. De parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de parkeernormen in deze beleidsregel. In een aantal gevallen zijn regels over parkeren opgenomen in het omgevingsplan. In dat geval gelden de regels in het omgevingsplan. In artikel 4 en artikel 5 zijn de randvoorwaarden van het toepassen van de parkeernormen en bepalen van de parkeereis gegeven. De uitleg van deze artikelen vindt u in hoofdstuk 3 van de toelichting.

In bijlage 2 zijn de parkeernormen per hoofdgroep of categorie opgenomen. In een hoofdgroep (categorie) worden verschillende functies geclusterd. Daarbij is een onderverdeling gemaakt in de volgende hoofdgroepen:

- Wonen
- Winkelen
- Werken
- Recreatie
- Sport, cultuur en ontspanning
- Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
- Onderwijs

Categorisering van functies en de samenhang met gebruiksactiviteiten

De landelijke parkeerkencijfers gaan uit van circa 100 categorieën van functies. In het omgevingsplan heten dit geen functies, maar gebruiksactiviteiten. De categorieën die worden gehanteerd door het CROW en in de ASVV sluiten niet volledig aan bij de gebruiksactiviteiten in het omgevingsplan. De landelijke categorieën zijn daarom niet één-op-één overgenomen. Er is gekozen voor maatwerk, zodat de verschillende categorieën zoveel mogelijk aansluiten bij de verschillende gebruiksactiviteiten die zijn benoemd in het omgevingsplan. Zodoende zijn er circa 60 categorieën benoemd in deze beleidsregel.

Het CROW en de ASVV onderscheiden verschillende woningtypen (vrijstaand, twee-onder-een-kap, tussen-/hoek- en etagewoningen) en sectoren (koop of huur), waarvoor – afhankelijk van het type en

de sector – verschillende parkeernormen gelden. Binnen het woningtype ‘etage’ is onderscheid gemaakt naar de prijsklassen van de woningen: goedkoop, midden en duur. De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht heeft dit onderscheid nader gedefinieerd, waarbij een koppeling is gelegd met de oppervlakte van appartementen:

- Goedkoop: appartementen kleiner dan 75 m²;
- Midden: appartementen tussen de 75 en 100 m²;
- Duur: appartementen groter dan 100 m².

Als een hoofdgroep (categorie) niet is opgenomen in de voorliggende beleidsregel, wordt maatwerk toegepast. Dat betekent concreet dat beoordeeld wordt welke functie naar aard en omvang het beste bij de beoogde ontwikkeling aansluit, waarna alsnog aan de voorliggende beleidsregel wordt getoetst. Mochten de in deze beleidsregel opgenomen hoofdgroepen (categorieën) en parkeernormen niet toereikend zijn bij het bepalen van de parkeereis dan dient met nader onderzoek te worden bekeken of een beter aansluitende norm kan worden gevonden.

Functies met betrekking tot scholen en kinderdagverblijven (met een Kiss & Ride voorziening) vormen een uitzondering op deze aanpak. De publicaties van het CROW, alsmede de voorliggende beleidsregel, bevatten geen parkeerkencijfers voor deze categorieën. Daarom worden ruimtelijke ontwikkelingen die geheel of gedeeltelijk bestaan uit het starten of wijzigen van een gebruiksactiviteit die betrekking heeft op deze specifieke functies op deze gebruiksactiviteiten en specifieke functies aan de hand van een rekentool beoordeeld. De normen worden bepaald op basis van de rekentool ‘Verkeersgeneratie en parkeren’ die op www.crow.nl beschikbaar wordt gesteld.

Beroep of bedrijf aan huis

Initiatiefnemers die wonen en werken willen combineren en niet zijn te scharen onder beroep of bedrijf aan huis zoals beschreven in het omgevingsplan, worden onderworpen aan een parkeertoets, zoals beschreven in deze beleidsregel. Daarbij wordt zowel getoetst aan de parkeernorm voor wonen, als aan de parkeernormen voor de aanverwante functie (werken).

1.1.5 Bijzondere locaties

De Volgerlanden

Voor (het nog te ontwikkelen deel van) de Volgerlanden gelden - op basis van eerder gemaakte afspraken - afwijkende parkeernormen. Deze afwijkende parkeernormen zijn gebruikt bij het uitwerkingsplan ‘De Volgerlanden-Oost, uitwerkings- en wijzigingsplan gebied C1-C2’ (2017). De parkeernormen conform de parkeernota (2013) en het stedenbouwkundig perspectief dat voor het nieuw te ontwikkelen gedeelte van De Volgerlanden is opgesteld worden hier gehanteerd. Bij deze norm wordt het autobezit gekoppeld aan de segmentering (prijsklasse) van de woningen. Het betreft navolgende gedifferentieerde norm per woningbouwcategorieën (goedkoop, midden en duur):

Categorie / segment	Autobezit-norm	Bezoekersnorm	Reservering	Totaal, incl. reserve-ring
1 – 4 (goedkoop)	1,2	0,15 – 0,25	0,3	1,65 – 1,75
5 – 6, 9a (midden)	1,5	0,15 – 0,25	0,3	1,95 – 2,05
7 – 8, 9b, 9c, 9d (duur)	1,8	0,15 – 0,25	0,3	2,25 – 2,35

Tabel 1.2: parkeernormen De Volgerlanden

1.2 Toepassing parkeernormen

1.2.1 Bij nieuwbouw en verbouw (bouwactiviteit) en/of starten of wijzigen van gebruiksactiviteit

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte is onderscheid te maken tussen nieuwbouwontwikkelingen, het starten of wijzigen van een gebruiksactiviteit, verbouw en/of renovatie van een bestaand gebouw. Voor dergelijke ontwikkelingen geldt dat de parkeerbehoefte aan de hand van de gestelde parkeernormen zal worden berekend.

Nieuwbouwontwikkeling / herstructurering

Met een nieuwbouwontwikkeling wordt een bouwactiviteit bedoeld, bestaande uit het bouwen van één of meerdere gebouwen op een onbebouwd perceel. Herstructurering betreft het slopen van bestaande bebouwing en het ontwikkelen van nieuwe bebouwing, waarbij de functie hetzelfde of gelijkwaardig blijft. Voor deze ontwikkelingen wordt een parkeereis conform de normen in deze beleidsregel opgelegd.

Starten of wijzigingen van de gebruiksactiviteit

Met het starten van een gebruiksactiviteit wordt bedoeld dat gronden of bouwwerken op een geheel nieuwe manier worden gebruikt ten opzichte van de bestaande situatie. Denk bijvoorbeeld aan een kantoorgebouw dat wordt omgezet naar één of meerdere woningen, waardoor die plek in de nieuwe situatie wordt gebruikt voor woonactiviteiten. Onder het wijzigen van een gebruiksactiviteit wordt verstaan het veranderen van de aard of omvang van de bestaande gebruiksactiviteit, bijvoorbeeld doordat een kantoor dat voorheen geen baliefunctie had wel bezoekers wil gaan ontvangen aan een balie. Bij het starten of wijzigen van de gebruiksactiviteit wordt de parkeerbehoefte berekend op basis van de parkeernormen in deze beleidsregel. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte bij het starten of wijziging van een gebruiksactiviteit dient uitsluitend rekening te worden gehouden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van deze ontwikkeling.

Aanbouw bij een bestaand gebouw

Onder aanbouw bij een bestaand gebouw wordt verstaan het uitbreiden van een bestaand gebouw. Bijvoorbeeld een uitbreiding van een kantoorgebouw of restaurant. Het bestaande gebouw wordt hierbij niet of gedeeltelijk gesloopt. De parkeerbehoefte wordt in dergelijke gevallen berekend over de uitbreiding van het bestaande gebouw. De in het verleden opgelegde parkeereis voor het bestaande gebouw blijft gehandhaafd. De voorgenoemde werkwijze is niet van toepassing op de uitbreiding van een woning met een aan- of uitbouw, tenzij het type woning en/of het aantal woningen wijzigt.

Kamerverhuur en sociaal maatschappelijk bijzondere woonvormen

Indien in één van bovenstaande typen ontwikkelingen sprake is van een aanvraag voor kamerverhuur van (niet)zelfstandige wooneenheden, dan wordt de norm voor 'kamerverhuur zelfstandig en niet-zelfstandig' toegepast. Indien een bestaande woning wordt gesplitst in meerdere (on)zelfstandige wooneenheden als zijnde sociaal maatschappelijk bijzondere woonvorm, dan wordt de norm voor 'aanleunwoningen en serviceflats' gehanteerd. Voor deze ontwikkelingen wordt de parkeerbehoefte berekend conform de normen zoals opgenomen in deze beleidsregel (dus niet op basis van toename).

1.2.2 Parkeren op eigen terrein en openbaar gebied

Het uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen, verbouw en/of starten of wijzigingen van de gebruiksactiviteit is dat de benodigde parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden ondergebracht, met inachtneming van het CROW en de ASVV.

Er zijn enkele uitzonderingen:

- Bij nieuwbouwlocaties mogen parkeerplaatsen op de openbare weg worden meegeteld, mits deze wegen of weggedeeltes binnen de bouwlocatie c.q. het plangebied vallen;
- Indien parkeren op eigen terrein niet mogelijk is en er in de directe omgeving (zie paragraaf 4.2.4) in de openbare ruimte voldoende alternatieve locaties zijn voor de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen, dan kan de gemeente de aanvrager toestemming geven om deze op kosten van de aanvrager in de openbare ruimte te compenseren;
- Parkeerplaatsen zijn in principe voor eenieder toegankelijk. Indien dit niet het geval is, dienen er voldoende (openbare) bezoekersparkeerplaatsen te worden gerealiseerd, conform de kencijfers voor bezoekersparkeren zoals opgenomen in de ASVV;
- Parkeerplaatsen in de openbare ruimte dienen minimaal aan de maatvoering voor parkeren te voldoen uit de ASVV.

1.2.3 Dubbelgebruik bij het realiseren van meerdere functies

Bij een ontwikkeling met meerdere functies is vaak sprake van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dubbelgebruik houdt in dat de parkeerplaatsen voor meerdere functies gebruikt kunnen worden, waardoor sprake is van uitwisselbaarheid. Iedere functie heeft over de dag en week gezien verschillen in de parkeerbehoefte. De parkeerbehoefte bij wonen is bijvoorbeeld in de avond- en nachturen en weekenden het hoogst, terwijl deze overdag op doordeweekse werkdagen laag is. Andersom is de parkeerbehoefte van bijvoorbeeld kantoren/bedrijven juist hoog op doordeweekse dagen, terwijl deze in de avond- en nachturen en weekenden nihil is. Bij een ontwikkeling met meerdere functies kunnen deze verschillen leiden tot een betere benutting van het aantal parkeerplaatsen. Het aantal benodigde parkeervakken voor verschillende functies hoeft dan niet per definitie bij elkaar opgeteld te worden om het benodigde parkeeraanbod te bepalen, er kan dan sprake zijn van dubbelgebruik.

Om het dubbelgebruik te bepalen zijn in bijlage 3 voor verschillende hoofdgroepen (categorieën) aanwezigheidspercentages opgenomen. Aan de hand van deze percentages kan per functie de parkeerbehoefte per dag(deel) worden bepaald. Op deze manier 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 middels nader onderzoek de aanwezigheidspercentages voor ontbrekende functies worden bepaald.

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

- Het drukste moment van de week is maatgevend voor de berekening van de parkeerbehoefte, waarbij de maximale bezettingsgraad niet meer dan 90% mag bedragen;
- De parkeerplaatsen dienen openbaar en voor iedereen toegankelijk te zijn;
- De parkeerplaatsen dienen centraal gelegen te zijn en moeten binnen de acceptabele loopafstand (zie bijlage 4) van de betreffende functie gelegen te zijn;
- De reductie mag alleen worden toegepast indien de parkeerbehoefte meer dan 20 parkeerplaatsen bevat (bij lagere aantallen is het effect verwaarloosbaar);
- Dubbelgebruik is alleen van toepassing op het plan(gebied).

1.2.4 Afronding

Bij het berekenen van de parkeereis wordt pas op het einde van de berekening afgerond op gehele aantallen. Afronding vindt altijd naar boven plaats. Dat betekent bijvoorbeeld dat een parkeernorm van in totaal 35,2 parkeerplaatsen wordt afgerond naar 36 parkeerplaatsen.

1.2.5 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Mensen met een handicap kunnen in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerkaart. Met deze kaart hebben zij bijzondere rechten voor het gebruik van parkeervoorzieningen. De belangrijkste regel is dat houders van een algemene gehandicaptenparkeerkaart gebruik mogen maken van een algemene gehandicaptenparkeerplaats.

Om ervoor te zorgen dat de parkeerterreinen in de openbare ruimte voldoende toegankelijk zijn, stelt het CROW regelmatig richtlijnen op. De meest recente Richtlijn toegankelijkheid van het CROW wordt als uitgangspunt genomen om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte ingericht moeten zijn als gehandicaptenparkeerplaats. Het gaat hier nadrukkelijk om parkeerplaatsen voor openbare voorzieningen. Voor gebruiksactiviteiten in de vorm van woonactiviteiten geldt de eis uit deze richtlijn niet. Indien noodzakelijk worden voor individuele bewoners gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken toegewezen. In de praktijk gaat dit vaak ten koste van de openbare parkeergelegenheid.

De gehandicaptenparkeerplaatsen maken onderdeel uit van de parkeereis en komen dus niet extra op de te formuleren eis. De afronding van het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen per parkeerterrein is altijd naar boven met een minimum van één. Bij de realisatie van de gehandicaptenparkeerplaats dient er rekening mee gehouden te worden dat de parkeerplaats zo dicht mogelijk bij de ingang van een specifiek gebouw moet liggen; de afstand tot de ingang bedraagt, waar mogelijk, minder dan 25 meter.

1.2.6 Oplaadpunten voor elektrische auto's

De elektrische auto is in opkomst. Het elektrisch rijden wordt momenteel gestimuleerd, omdat het een duurzame wijze van verplaatsen vormt. Om het elektrisch rijden te laten toenemen zijn oplaadplaatsen nodig. Deze oplaadplaatsen nemen (openbare) parkeerruimte in beslag. Vaak betekent dit dat een niet-elektrische auto niet mag parkeren op een parkeerplaats bij een oplaadplaats. Omdat onduidelijk is hoe snel de opkomst van de elektrische auto doorzet, wordt op dit moment geen norm opgelegd voor elektrisch vervoer.

Wel heeft de gemeente beleidsregels opgesteld ten aanzien van oplaadinfrastructuur. Deze zijn de raadplegen via de gemeentelijke website. Bij het bepalen van de locatie van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en), wordt getoetst aan diverse criteria. Eén van deze criteria is de bestaande parkeerdruk.

De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht staat open voor initiatieven van derden omtrent elektrisch vervoer. Echter indien oplaadpunten bij nieuwe initiatieven in het openbaar gebied gerealiseerd worden, komen die parkeerplaatsen extra bovenop de parkeereis.



Bijlage 2: Parkeernormen

Woningen	Woningen (grondgebonden)	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Bezoekers*	Eenheid
	Vrijstaand	1,6	2,1	2,4	0,3*	Per woning
	Twee-onder-een-kap	1,5	2,0	2,2	0,3*	Per woning
	Tussenwoning/hoekwoning	1,4	1,8	2,0	0,3*	Per woning
	Huurwoning (sociale huur)	1,2	1,5	1,6	0,3*	Per woning
	Woningen (appartementen)	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Bezoekers*	Eenheid
	Etage, duur (> 100 m ²)	1,4	1,9	2,1	0,3*	Per woning
	Etage, middelduur (75 – 100 m ²)	1,3	1,7	1,9	0,3*	Per woning
	Etage, goedkoop (< 75 m ²)	1,2	1,5	1,8	0,3*	Per woning
	Kamerverhuur (zelfstandig en niet-zelfstandig)	0,5	0,7	0,8	0,3*	Per kamer
	Aanleunwoning en serviceflat	0,4	1,1	1,2	0,3*	Per woning
Werken	Werken	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers	Eenheid
	Commerciële dienstverlening (kantoor zonder baliefunctie)	1,2	1,7	2,6	5%	Per 100 m ² b.v.o.
	Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	1,6	2,3	3,6	20%	Per 100 m ² b.v.o.
	Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,4	2,2	2,4	5%	Per 100 m ² b.v.o.
	Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,7	1,0	1,1	5%	Per 100 m ² b.v.o.
	Bedrijfsverzamelgebouw	1,1	1,6	2,0	-	Per 100 m ² b.v.o.
Winkelen	Winkelen	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers	Eenheid
	Hoofdwinkel(stads)centrum	3,3	-	-	82%	Per 100 m ² b.v.o.
	Buurtsupermarkt (< 600 m ² b.v.o.)	1,9	3,4	-	89%	Per 100 m ² b.v.o.
	Fullservice supermarkt (600 m ² – 2.500 m ² b.v.o.)	3,5	4,9	-	93%	Per 100 m ² b.v.o.
	Grote supermarkt (> 2.500 m ² b.v.o.)	5,9	7,7	-	84%	Per 100 m ² b.v.o.
	Groothandel in levensmiddelen	-	6,4	6,4	80%	Per 100 m ² b.v.o.
	Woonwarenhuis/woonwinkel	1,2	1,7	2,0	91%	Per 100 m ² b.v.o.
	Kringloopwinkel	-	1,2	1,7	89%	Per 100 m ² b.v.o.
	Bouwmarkt	1,8	2,25	2,45	87%	Per 100 m ² b.v.o.
	Tuincentrum/groencentrum	1.	2,55	2,85	89%	Per 100 m ² b.v.o.

**Het aandeel van bezoekers wordt uitgedrukt in het percentage of aantal parkeerplaatsen waarmee in het kencijfer rekening is gehouden.*

Het weergegeven parkeerkencijfer is dus inclusief het aandeel bezoekers.

Sport, cultuur en ontspanning	Sport, cultuur en ontspanning	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers	Eenheid
	Bibliotheek	0,5	1,1	1,4	97%	Per 100 m ² b.v.o.
	Museum	0,4	1,0	-	95%	Per 100 m ² b.v.o.
	Theater	7,3	9,8	12	87%	Per 100 m ² b.v.o.
	Dansstudio	1,5	5,4	7,4	93%	Per 100 m ² b.v.o.
	Fitnessstudio/sportschool	1,4	4,7	6,5	87%	Per 100 m ² b.v.o.
	Fitnesscentrum	1,7	6,2	7,2	90%	Per 100 m ² b.v.o.
	Sporthal	1,5	2,7	3,5	96%	Per 100 m ² b.v.o.
	Sportzaal	1,1	2,7	3,6	94%	Per 100 m ² b.v.o.
	Zwembad overdekt	-	11,5	13,3	97%	Per 100 m ² bassin
	Zwembad openlucht	-	12,9	15,8	99%	Per 100 m ² bassin
	Sportveld	-	20,0	20,0	95%	Per hectare netto terrein
	Jachthaven	-	0,6	0,6	-	Per ligplaats
	Manege	-	-	0,4	90%	Per box
	Volkstuin	-	1,4	1,5	100%	Per 10 tuinen
Horeca en recreatie	Horeca en (verblijf)recreatie	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers	Eenheid
	Café/bar/cafetaria	5,0	6,0	-	90%	Per 100 m ² b.v.o.
	Restaurant	9,0	13,0	-	80%	Per 100 m ² b.v.o.
	Discotheek	6,1	18,4	20,8	99%	Per 100 m ² b.v.o.
	Evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	4,0	7,5	-	99%	Per 100 m ² b.v.o.
	1* hotel	0,4	2,3	4,5	77%	Per 10 kamers
	2* hotel	1,4	3,9	6,3	80%	Per 10 kamers
	3* hotel	2,0	4,7	6,8	77%	Per 10 kamers
	4* hotel	3,2	6,8	9,0	73%	Per 10 kamers
	5* hotel	5,0	10,1	12,6	65%	Per 10 kamers
	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers	Eenheid
Maatschappelijk						
	Huisartsenpraktijk (-centrum)	2,1	3,0	3,25	57%	Per behandelkamer
	Apotheek	2,3	3,2	-	45%	Per apotheek
	Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,3	1,8	1,95	57%	Per behandelkamer
	Consultatiebureau	1,3	1,9	2,15	50%	Per behandelkamer
	Tandartsenpraktijk (-centrum)	1,6	1,9	2,65	57%	Per behandelkamer
	Gezondheidscentrum	1,6	2,4	2,45	55%	Per behandelkamer

	Begraafplaats	-	31,6	31,6	97%	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid
	Religiegebouw	0,15	0,15	-	-	Per zitplaats
	Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6	0,6	-	60%	Per wooneenheid
	Onderwijs	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers	Eenheid
Onderwijs	Kinderdagverblijf (crèche)	0,8	1,1	1,5	0%	Per 100 m ² b.v.o.
	Basisonderwijs ¹	0,8	0,8	0,8	-	Per leslokaal
	Avondonderwijs	4,0	6,0	10,5	95%	Per 10 studenten

1) Exclusief parkeerplaatsen t.b.v. Kiss & Ride. Voor berekening van de parkeernorm voor Kiss & Ride wordt verwezen naar de rekentool 'Verkeersgeneratie en parkeren' op www.crow.nl

Bijlage 3: Tabel dubbelgebruik

Met behulp van de parkeerkencijfers uit bijlage 2 en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik, kan de parkeerbehoefte per periode bepaald worden. De aanwezigheidspercentages voor de verschillende periodes van de dag/week zijn weergegeven in onderstaande tabel. De percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen.

Functies	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	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%
Kantoren/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%
Sportactiviteiten binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportactiviteiten buiten	25%	25%	90%	90%	0%	100%	25%	100%
Sociaal medisch: Arts/maatschap/therapeut/consultatiebureau	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%

Bijlage 4: Acceptabele loopafstanden

Het is niet altijd mogelijk om in de directe omgeving van de nieuwe ontwikkeling te parkeren. In dat geval kan parkeren op (loop)afstand een mogelijkheid zijn om de parkeerbehoefte op te vangen. Niettemin zijn mensen slechts in een beperkte mate bereid om te lopen voor een parkeerplaats. De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het adres van de nieuwe ontwikkeling. De acceptatie van loopafstanden vertoont dan ook marges binnen een bepaalde bandbreedte, met name voor gebruiksactiviteiten die betrekking hebben op functies uit de categorie winkelen en werken. Ter illustratie; voor een boodschap bij de supermarkt is de acceptabele loopafstand aanzienlijk korter dan de loopafstand bij een dag(deel) funshoppen in de binnenstad van Dordrecht.

Hoofdgroep functies (categorieën)	Acceptabele loopafstand
Wonen (bewoners)	200 meter
Wonen (bezoekers)	300 meter
Winkelen	200 - 600 meter
Werken	200 - 800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

De loopafstanden zijn uitgangspunt voor het kunnen voorzien in de parkeereis. Indien de parkeerplaatsen op een grotere loopafstand zijn gelegen dan doorgaans geaccepteerd wordt, dan bestaat de kans dat men op ongewenste locaties gaat parkeren. Dit kan leiden tot parkeeroverlast of parkeerproblemen. In de bovenstaande tabel zijn de geaccepteerde loopafstanden per hoofdgroep gegeven. De loopafstand naar een bouwwerk of locatie met een bepaalde functie (categorie), wordt gemeten vanaf de voor de gebruiker c.q. bezoeker dichtstbijzijnde bruikbare toegangsmogelijkheid tot het perceel.