

Nota Parkeernormen Hardinxveld-Giessendam 2026

De gemeenteraad van de gemeente Hardinxveld-Giessendam;

In zijn vergadering van 26 februari 2026;

Gezien het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders van 27 januari 2026;

Gelet op:

- Artikel 147, lid 1 van de Gemeentewet;
- het bepaalde in het Mobiliteitsplan Hardinxveld-Giessendam zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 28 september 2023;
- de Beleidsregels parkeernormen Hardinxveld-Giessendam 2022 d.d. 21 juni 2022 met kenmerk 296636;
- 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 in te vullen;

B E S L U I T :

Vast te stellen de navolgende "Nota Parkeernormen Hardinxveld-Giessendam 2026"

Afdeling I Algemeen

Inleiding

In 2023 heeft de gemeenteraad het Mobiliteitsplan vastgesteld. Hierin is opgenomen dat er voldoende parkeerplaatsen voor bewoners gerealiseerd moeten worden, echter moet de leefbaarheid en toegankelijkheid van de weg bewaakt blijven. Door een goede balans te treffen in parkeren, groen, ruimte voor andere weggebruikers en straatmeubilair creëren we leefbare en toekomstbestendige wegen en wijken.

Verder is in het Mobiliteitsplan opgenomen dat er een passende parkeernorm en parkeeroplossingen berekend en toegepast moeten worden bij nieuwbouwlocaties. Voorheen hield de gemeente de maximale parkeernormen van het kennisinstituut CROW aan. In 2023 is een gedetailleerd en representatief parkeeronderzoek uitgevoerd in de gehele gemeente. Hieruit is gebleken wat het daadwerkelijke autobezit (per straat) is en waar de parkeerproblemen zijn. Met de gegevens van het autobezit zijn nieuwe parkeernormen voor woningbouw berekend. Voor overige functies zullen de CROW-cijfers gehanteerd blijven.

Daarnaast is recent 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 nota parkeernormen hebben niet tot doel om eventuele bestaande parkeerproblemen van buiten de projectgrenzen 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. Nieuwe ontwikkelingen moeten binnen de projectgrenzen voldoen aan de parkeerbalans.

Ten opzichte van de 'Beleidsregels parkeernormen Hardinxveld-Giessendam 2022' zijn er in deze herziene versie een aantal aanpassingen gemaakt. De grootste aanpassing zijn de nieuwe parkeernormen voor de verschillende woningtypen. Hier zijn op basis van zeer lokale data parkeernormen voor berekend, welke in plaats komen van de CROW-normen. Voor overige typen en functies blijven de CROW-normen de te hanteren parkeernormen. Daarnaast zijn enkele onderwerpen geüpdatet en verhelderd. Zo is het juridisch kader vernieuwd en zijn enkele termen verder gespecificeerd. De verschillende vormen van 'nieuwbouw' zoals beschreven in de definities stonden regelmatig ter discussie. Er is gekozen voor een nieuwe definitie welke meer ruimte biedt bij verbouwingen en meer duidelijkheid biedt over wat onder 'nieuwbouw' verstaan wordt.

Juridisch kader

De parkeernormen in deze nota 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 één 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 omgevingsplan en nota parkeernormen

De gemeente Hardinxveld-Giessendam heeft een actueel bestand van omgevingsplannen (voorheen: bestemmingsplannen). Alle plannen zijn na 29 november 2014 in werking getreden en bevatten (op 1 na) een verwijzing naar het Mobiliteitsplan en de bepaling daarin dat passende parkeernormen worden gehanteerd. In de praktijk blijkt dat voor een aantal situaties deze parkeerkencijfers onvoldoende duidelijkheid bieden. Met de voorgaande Beleidsregels parkeernormen Hardinxveld-Giessendam (vastgesteld op 21 juni 2022) werd er invulling gegeven aan vragen die opspeelden, zoals de indeling van 'centrum', 'schil centrum', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. In deze nota wordt voortgeborduurd op de oude beleidsregels door de parkeernormen van woningen te actualiseren en enkele onduidelijkheden te verduidelijken.

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

Invoering Omgevingswet

De Omgevingswet is op 1 januari 2024 in werking getreden.

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 nota 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.

Sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet zijn de vigerende bestemmingsplannen automatisch overgegaan in het Omgevingsplan. Ook na inwerkingtreding van de Omgevingswet blijven deze beleidsregels parkeernormen hun rechtskracht behouden. Op 28 september 2023 heeft de gemeenteraad van Hardinxveld-Giessendam het "Mobiliteitsplan Hardinxveld-Giessendam" vastgesteld. Hierin is vastgelegd dat de beleidsregels parkeernormen onderdeel uitmaken van het Mobiliteitsplan. Dit Mobiliteitsplan wordt inpasbaar in het Omgevingsplan en de Omgevingsvisie. De parkeernormen blijven echter beschikbaar als dynamische verwijzing in de omgevingsplannen. Daarmee wordt ook voor de toekomst de continuïteit gewaarborgd.

Provinciaal Omgevingsbeleid

In de Omgevingsvisie Zuid-Holland stelt Provincie Zuid-Holland dat gemeenten waar mogelijk gebruik moeten maken van lokale parkeedata om aan de hand daarvan parkeernormen te berekenen en stellen. Door het toepassen van lokale parkeernormen, in plaats van CROW-normen, zou er vaak meer ruimte ontstaan voor meer woningen, groen en andere functies.

In de Omgevingsvisie Zuid-Holland 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 autobestuur.

Voor woningbouw in stationsomgevingen, hanteert de provincie een maximale parkeernorm van 0,7 per woning (inclusief bezoekers), zoals vastgelegd in de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (in werking per 24 juli 2024). 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 (artikel 7.45e lid 2).

Het autobezit per woning is in Hardinxveld-Giessendam hoger dan gemiddeld in Nederland, zoals gebleken is uit de data van het parkeeronderzoek. 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 Hardinxveld-Giessendam. Wel wordt in stationsomgevingen een reductiefactor van 10% toegepast op de parkeernorm om te komen tot hogere dichtheden en om bewoners te stimuleren de trein te pakken.

Parkeernormen voor sociale huur zijn, zoals omschreven in de Omgevingsvisie Zuid-Holland, 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, zoals vastgelegd in de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening. 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 (artikel 7.45f, lid 2).

Het autobezit per woning is in Hardinxveld-Giessendam hoger dan gemiddeld in Nederland. Dit wordt onderschreven door de parkeerdata van het parkeeronderzoek. Hieruit is ook gebleken dat het autobezit per sociale huurwoning duidelijk hoger ligt dan de rest van de provincie. Hierdoor komt de parkeernorm voor sociale huurwoningen tussen de 1,2 en 1,6 parkeerplaatsen per woning te liggen. De uiteindelijke parkeernorm hangt af van het woningtype en woonoppervlakte.

Duurzaamheid

Deze nota is opgesteld volgens de huidige werkwijze en inzichten. Daarom is in deze nota uitgegaan van lokaal autobezit per woningtype en de maximale norm van de CROW-parkeercijfers voor overige functies.

De gemeente zet in op beleid dat bijdraagt aan de reductie van CO₂-uitstoot voor een gezonde leefomgeving, onder meer op het terrein van Mobiliteit, een beleidsterrein dat een raakvlak heeft met duurzaamheid. Dit beleid zal zijn gericht op het stimuleren van elektrisch vervoer met bijbehorende laadinfrastructuur, fietsgebruik en OV-gebruik.

De gemeente zet in op het STOMP-principe. STOMP staat voor Stappen (voetgangers), Trappen (fietsen), Openbaar Vervoer (OV), MaaS (Mobility as a Service, o.a. deelmobiliteit), Privévervoer (privéauto). Het gebruiken van cijfers van daadwerkelijk lokaal autobezit, levert een realistischer aantal parkeerplaatsen per woningtype op. Op basis van de nieuwe normen is het duidelijk of er meer ruimte ontstaat voor de andere modaliteiten, zoals de voetganger en fietser.

Daarnaast is in deze nota een reductiefactor van 10% opgenomen van de parkeernorm voor nieuwbouwprojecten die hemelsbreed binnen 250 meter van een halte van de Merwede-Lingelijn zijn gelegen. Het hebben van een treinstation op dezelfde afstand als een privéauto kan het gebruik van de trein als vervoersmiddel bevorderen. Deze reductiefactor geldt voor de woningtypen zoals benoemd in bijlage 1, alsmede de overige woningtypen en functies zoals benoemd in uitgave 744 van het CROW of diens opvolger.

In deze nota is rekening gehouden met de behoefte aan laadpalen voor het opladen van elektrisch aangedreven voertuigen. In de parkeernormen waarvoor een berekening mogelijk was (nagenoeg alle woningtypes), is rekening gehouden met de vraag voor het aantal laadpalen per woning tot 2030.

Echter wordt de invulling aan het plaatsen van laadpalen niet meegenomen in deze nota. De "Laadvisie 2023" of diens rechtsopvolger geven invulling aan dit vraagstuk.

De gemeente ziet ook dat bedrijven en maatschappelijke functies zich bezighouden met duurzaamheid en mobiliteitsbeleid wat gericht is op het stimuleren van het gebruik van andere modaliteiten (lopen, fiets, OV) van werknemers om naar werk te gaan. Dit kan door de secundaire arbeidsvoorwaarden aan te scherpen waardoor duurzame opties meer lonen dan het gebruiken van de auto. Ook kan dit door het aanbieden van (private) deelfietsen en deelauto's voor werknemers, zodat zij makkelijker op een trein- of busstation kunnen komen en voor werkbezoeken geen privéauto nodig hebben. Carpoolen en gespreid thuiswerken kan gestimuleerd worden door werkgevers en het laten aansluiten van werktijden op het openbaar vervoer is tevens een optie. Bestaande bedrijventerreinen hebben schaarse ruimte en door het inzetten van goede mobiliteitsmanagement, kan de parkeerdruk verlaagd worden. Als een initiatiefnemer kan aantonen dat zij aan langdurig mobiliteitsmanagement doen, kan er maatwerk worden verleend.

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 of 500 meter voor werklocaties.
- 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 Verkeerstechiek.
- f. Extramurale zorgwoning: Wooneenheid voor zorgbehoevenden met een zorgindicatie voor zorg op afroep.
- g. Functiewijziging: De verandering van één functie naar een andere functie. Functie zoals gehanteerd in de CROW-parkeerkcijfers (uitgavenummer 744 of diens opvolger). Functie op typeniveau, van bijvoorbeeld 'kantoor (zonder baliefunctie)' tot 'bedrijf arbeidsintensief/arbeidsextensief' en niet op hoofdgroepenniveau ('werken' naar 'wonen').
- h. 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 m².
- i. Hemelsbrede afstand: Een afstand in rechte lijn tussen twee punten gemeten.
- j. Initiatiefnemer: Een particulier, bedrijf, maatschappelijke instelling of projectontwikkelaar die het initiatief neemt voor een nieuwbouwproject.
- k. Intramuraal zorgwoning: Wooneenheid voor zorgbehoevenden met een zorgindicatie waarbij ten minste sprake is van dagverzorging.
- l. Nieuwbouwproject: De bouw, uitbreiding, of wijziging van een functie van een gebouw.
- m. 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.
- n. Parkeerkcijfers: Cijfers die zijn ontwikkeld als hulpmiddel voor ambtenaren en ontwerpers die zich bezighouden 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.
- o. 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 berekend op basis van lokaal autobezit voor een aantal functies. Overige functies zijn gebaseerd op de parkeerkcijfers van het CROW.
- p. Parkeereis: Eis die wordt vastgesteld op basis van de berekende parkeerbehoefte, waarbij afronding naar een heel getal plaatsvindt.
- q. Projectgrenzen: De fysieke begrenzing van het nieuwbouwproject, zowel in horizontale als verticale zin.
- r. Sociale woningbouw: Het begrip sociale huurwoning, zoals omschreven in artikel 13, eerste lid, onder a, van de Wet op de huurtoeslag.

Artikel 2 Toepassingsgebied

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

Artikel 3 Doelstelling en effecten

Het doel van deze nota 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 nieuwbouwprojecten 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 woningen

1. Parkeeronderzoek

De gemeente heeft in 2023 een bureau de opdracht gegeven om de parkeerdruk op detailniveau in kaart te brengen. Over een periode van meerdere weken is buiten de schoolvakanties een representatief onderzoek uitgevoerd waarbij het aantal aanwezige auto's is geteld op 6 momenten van de dag. Hieruit is per straat(deel) een parkeerdruk gerold. Voor het berekenen van het autobezit per woning is gekeken naar het aantal aanwezige auto's om 23:00 in combinatie met het aantal woningen per gebied. Om 23:00 staan in principe alleen auto's van bewoners geparkeerd bij woningen. 23:00 is tevens het moment van de dag dat de meeste auto's bij woningen geparkeerd staan. Er zijn verschillende gebieden aangegeven, waaronder gebieden met sociale woningbouw, stationsomgevingen, twee-onder-één-kap en vrijstaand en bijvoorbeeld voornamelijk rijtjeswoningen. Zo is er inzage gekregen in het autobezit per woningtype. Ook is er gekeken naar het oppervlak per woning bij bepaalde woningtypes. Voor het gemak en het overzicht zijn dezelfde woningtypes aangehouden zoals ze gebruikt worden in de CROW-parkeerkcijfers 2024 (uitgavenummer 744).

2. Overige factoren

Voor het berekenen van het autobezit per woningtype is er gekeken naar een aantal andere factoren welke van belang zijn om tot parkeernormen te komen. Zouden enkel de autobezitscijfers de parkeernorm worden, dan is er kans op parkeerdruk, wat de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het gedrang brengen. Er is ten eerste rekening gehouden met een foutmarge van 5% om eventuele toevalligheden en afwijkingen tijdens de periodes van de verkeerstellingen op te vangen. Vervolgens is rekening gehouden met een gewenste maximale parkeerdruk van 85%. Wanneer meer dan 85% van de parkeerplaatsen in een straat of gebied bezet zijn, is er sprake van een verhoogde parkeerdruk, wat verkeersonveilig zoekgedrag kan uitlokken. Er is tevens rekening gehouden met de parkeervraag van bezoekers. Deze is in lijn met de CROW Parkeerkcijfers 2024 vastgesteld op 0,2 parkeerplaatsen per woning. De 0,2 parkeerplaatsen zijn reeds opgenomen in de parkeernormen. Als laatst is er rekening gehouden met de verwachte vraag naar algemene gehandicaptenparkeerplaatsen per woning en het aantal verwachte laadpalen per woning in 2030. Het aanleggen van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en laadpalen met gereserveerde parkeerplaatsen zijn nationaal geregelde vereisten. Voor toekomstige woningbouw houden we dus rekening met ruimtereservering voor deze zaken. Per woning gaat het om 2% algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en 7,8% laadpaal per woning. De plaatsing van het aantal laadpalen worden uitgevoerd conform de 'Laadvisie Hardinxveld-Giessendam' of diens rechtsopvolger en hier hebben deze parkeernormen geen invloed op.

3. Parkeernorm centrum, schil centrum en buitengebied

De berekende parkeernormen beslaat het gebied 'rest bebouwde kom'. Voor woningen gelegen in het centrumgebied kan er een reductiefactor van 20% gebruikt worden. Woningen gelegen in de schil van het centrum kennen een reductiefactor van 10%. Woningen gelegen buiten de bebouwde kom (buitengebied) moeten 0,1 parkeerplaatsen per woning optellen. Deze reductiefactoren of toename mogen enkel gebruikt worden voor de woningtypen zoals benoemd in bijlage 1. De overige woningtypen en functies waarvoor de CROW-parkeerkcijfers worden aangehouden, mogen niet gebruik maken van deze reductiefactoren. De reductiefactor kan, wanneer dit mogelijk is, gecombineerd worden met de reductiefactor van 10% op stationsomgevingen.

4. Duiding woningtypen

Onder sociale huur wordt verstaan die woningen met een huursom die lager of gelijk is aan de huursubsidielgrens. Voor patiowoningen geldt de parkeernorm voor twee-onder-een-kapwoningen. Benedenbovenwoningen worden beschouwd als appartementen. De norm is afhankelijk van koop/huur en varieert naar grootte van de woning.

5. Uitzonderingen

Een viertal woonfuncties zijn genoteerd in CROW uitgave 744 "Parkeerkcijfers 2024", waar voor Hardinxveld-Giessendam geen berekening gemaakt kan worden. Deze woningen zijn niet of te beperkt aanwezig om hier specifieke, lokale data voor te vergaren. Het gaat om de functies 'Huur, appartement, sociale huur of vrije sector, <30 m² bvo', 'kamerhuur, studenten, niet zelfstandig', 'aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)' en 'kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)'. Voor deze functies wordt de maximale bovengrens van de CROW-

parkeerkencijfers 2024 of diens opvolger aangehouden. Dit geldt ook voor nieuwe woningtypen in toekomstige herzieningen van de CROW-parkeerkencijfers.

Artikel 5 Berekening parkeerbehoefte overige functies

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 (zie bijlage 2). 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. Het Centraal Bureau voor de Statistiek deelt Hardinxveld-Giessendam in vier wijken in: Boven-Hardinxveld, Neder-Hardinxveld, Giessendam en De Peulen. Elke wijk kent zijn eigen stedelijkheidsgraad. Boven-Hardinxveld valt binnen de categorie 'weinig stedelijk'. Neder-Hardinxveld, Giessendam en De Peulen vallen binnen de categorie 'matig stedelijk'.

3. Autobezit

Het CROW heeft een bandbreedte voor de parkeerkencijfers berekend. Op basis van een lager, gemiddeld of hoger dan gemiddeld autobezit kan een gemeente inschatten welk deel van de bandbreedte zij gebruikt. Het autobezit van Hardinxveld-Giessendam ligt hoger dan gemiddeld, wat onderschreven wordt door het parkeeronderzoek en de mobiliteitscijfers van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM). Volgens de Auto Atlas van KiM ligt het gemiddelde autobezit per huishouden in Hardinxveld-Giessendam tussen 1,19 en 1,51 auto's. Wordt dit gecorrigeerd (met maximale bezettingsgraadpercentage, algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, laadpunten in 2030 en bezoekersnorm) om tot een bruikbare parkeernorm te komen, dan komt men uit op een hoger dan gemiddelde parkeernorm, in lijn met onze berekeningen. De lokaal berekende parkeernormen liggen ook dicht bij de bovengrens van de CROW-parkeerkencijfers dan bij het gemiddelde of de ondergrens van de bandbreedte.

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 nota is dat publicatie nummer 744 "Parkeerkencijfers 2024".
- 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 het aantal parkeerplaatsen dat dient te worden gerealiseerd, in elk geval 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.
- f. Indien in de nabijheid van een nieuwbouwproject sprake is van de aanwezigheid van een halte van de MerwedeLingelijn mag op de berekende parkeernorm een reductiepercentage worden toegepast van 10% als de maximale hemelsbrede loopafstand tot de halte 250 meter bedraagt.

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 nota 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 eenieder 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.

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	0,5	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;
- Dubbel ruimtegebruik is alleen van toepassing binnen het plan(gebied).

Afdeling III Afwijkingsgronden

Artikel 2. Afwijking realisatieplicht parkeerplaatsen

Het is mogelijk (gedeeltelijk) af te wijken van de plicht tot realisatie van het in artikel 4 of artikel 5 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 of 5 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;
- d. in geval van een langdurige, duurzame en over het hele bedrijf uitgerolde inzet op mobiliteitsbeleid, kan er gedeeltelijk afgeweken worden van de parkeernorm;
- e. aanvrager aan kan tonen dat de functie een te hoge parkeernorm kent dankzij aangetoonde inzet van robotisering als gevolg van een veranderende arbeidsmarkt;
- f. in uitzonderlijke gevallen kan een initiatiefnemer met een parkeeronderzoek aantonen dat minder parkeerplaatsen benodigd zijn. In een dergelijke situatie kan middels de hardheidsclausule (artikel 11) afgeweken worden van de parkeereis.

Afdeling IV Slotbepalingen

Artikel 9 Inwerkingtreding

De "Nota Parkeernormen Hardinxveld-Giessendam 2026" treedt in werking op de dag van bekendmaking.

Artikel 10 Intrekking vorige besluiten

Met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding van deze nota wordt het document "Beleidsregels parkeernormen Hardinxveld-Giessendam 2022" 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 nota in werking treedt, gelden deze voor alle nieuwe principeverzoeken en aanvragen omgevingsvergunning die op of na deze datum inkomen.

Voor op het moment van inwerkingtreding van deze nota nog lopende principe-verzoeken en aanvragen Omgevingswet geldt dat er wel een toets plaatsvindt aan deze nota, 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 Nota Parkeernormen Hardinxveld-Giessendam 2026.

Aldus vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Hardinxveld-Giessendam in de vergadering van 26 februari 2026.

*de griffier, de burgemeester,
Marien Jongkind Dirk Heijkoop*