

# Parkeernormennota Sliedrecht 2016



December 2015

## Inhoud

1. Inleiding .....	3
1.1 Doel nota parkeernormen Sliedrecht.....	3
1.2 Leeswijzer .....	3
2. Juridisch kader .....	4
2.1 Vervallen stedenbouwkundige bepalingen uit bouwverordening art. 2.5.30 .....	4
2.2 Koppeling bestemmingsplan en parkeernormennota .....	4
3. Totstandkoming parkeernormen .....	4
3.1. Kenmerken Sliedrecht .....	5
3.1.1 Stedelijkheidsgraad .....	5
3.1.2 Autobezit .....	5
3.2 Gebiedsindeling.....	5
3.3 Parkeernormen.....	6
3.3.1 Uitgangspunten .....	6
3.3.2 Categorisering van functies .....	6
3.4 Bijzondere locaties .....	7
3.4.1 Kerkbuurt.....	7
3.4.2 Historisch dijklint.....	7
4. Toepassing parkeernormen.....	8
4.1. Bij nieuwbouwontwikkeling of functiewijzigingen.....	8
4.2 Parkeren op eigen terrein en openbaar gebied .....	9
4.3 Dubbelgebruik bij het realiseren van meerdere functies.....	10
4.4 Loopafstanden.....	10
5. Slotbepalingen.....	11
5.1 Inwerkingtreding .....	11
5.2 Citeertitel.....	11
5.3 Hardheidsclausule .....	11
5.4 Overgangsregeling.....	11
Bijlagen: .....	12
Bijlage 1: Gebiedsindeling Sliedrecht. ....	12
Bijlage 2: Parkeernormen .....	13
Bijlage 3: Compensatiegebied Kerkbuurt.....	15
Bijlage 4: Tabel dubbelgebruik .....	16

## 1. Inleiding

Sinds 2009 hanteert de gemeente Sliedrecht beleidsregels voor parkeernormen, vastgesteld in de 'Nota Parkeerbeleid Sliedrecht'. In de afgelopen jaren hebben twee belangrijke ontwikkelingen plaatsgevonden die vragen om een actualisatie van de 'Nota Parkeerbeleid Sliedrecht'. Ten eerste heeft het CROW een nieuwe publicatie met parkeerkcijfers uitgegeven. Ten tweede is het juridisch kader gewijzigd (zie hoofdstuk 2). Deze twee ontwikkelingen zijn aanleiding geweest om de 'Nota Parkeerbeleid Sliedrecht' te herzien. Het herzien van de nota is tegelijkertijd aangegrepen voor het beter afstemmen van normen op nieuwe ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld de huisvesting van (tijdelijke) arbeidsmigranten, binnen meerdere kamers in één woning.

### 1.1 Doel nota parkeernormen Sliedrecht

De 'Parkeernormennota Sliedrecht 2016' is een actualisatie van de 'Nota Parkeerbeleid Sliedrecht'. Het doel van de nota is om voor de gemeente per type gebied en per functie de parkeernormen vast te leggen die de komende jaren toepasbaar zijn. Tevens is aangegeven op welke wijze de parkeernormen gehanteerd dienen te worden.

Het hanteren van deze normen heeft als doel om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen bij nieuwbouw, verbouw of functieverandering van voorzieningen (woningen, bedrijven, sport, recreatie, enzovoort) in Sliedrecht. 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 die gevaarlijke situaties kunnen opleveren;
- Het op gelijke en voor iedereen duidelijke wijze beoordelen van het benodigde parkeeraanbod bij nieuwbouw, verbouw of functieverandering van voorzieningen.

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 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 willen we enerzijds voorkomen dat door een nieuwe ontwikkeling deze overlast ontstaat en anderzijds willen we de bereikbaarheid van de nieuwe functies waarborgen.

De parkeernormennota heeft niet het doel om eventuele bestaande parkeerproblemen op te lossen. Dit betekent dat bestaande functies niet aan de normen, zoals in deze nota vermeld, moeten voldoen.

### 1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het juridisch kader van de parkeernormennota beschreven. Hoofdstuk 3 beschrijft de totstandkoming van de parkeernormen. In hoofdstuk 4 wordt de wijze van toepassing beschreven. Tot slot zijn de slotbepalingen beschreven in hoofdstuk 5.

## **2. Juridisch kader**

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

### **2.1 Vervallen stedenbouwkundige bepalingen uit bouwverordening art. 2.5.30**

Artikel 2.5.30 van de Bouwverordening maakt het tot op heden mogelijk om omgevingsvergunningen te toetsen aan parkeren. Via dit artikel wordt een parkeereis opgelegd. Sinds het in werking treden van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) wordt het bestemmingsplan gezien als het instrument om stedenbouwkundige bepalingen te regelen. 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 de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening.

Bovenstaande regeling is van kracht verklaard voor bestemmingsplannen die na 29 november 2014 in werking treden. De bestaande bestemmingsplannen moeten uiterlijk 1 juli 2018 zijn aangepast. In Sliedrecht is deze ontwikkeling voorzien en is in alle gevallen inmiddels in het bestemmingsplan een verwijzing naar de vigerende versie van de Parkeernota opgenomen.

### **2.2 Koppeling bestemmingsplan en parkeernormennota**

In bestemmingsplannen wordt na inwerkingtreding van deze nota aangegeven dat voldaan moet worden aan de parkeernormen van de gemeente. De juridische ondervanging kan op twee manieren plaatsvinden. Voor grote of globale bestemmingsplannen kan in de regels een artikel worden opgenomen met een voorwaardelijke bepaling dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning voldaan dient te worden aan de geldende parkeernormen. In geval van nieuwbouw- en herstructureringsplannen wordt dan in de toelichting van het bestemmingsplan, danwel in een bijlage bij het plan, nader ingezoomd op de toekomstige parkeersituatie. Doorgaans wordt hier al een inschatting van de parkeereis opgenomen op basis van de te verwachten parkeerbehoefte. Een andere mogelijkheid is om, met name in kleine of gedetailleerde bestemmingsplannen, de parkeereis rechtstreeks in de regels op te nemen.

In de toelichting van elk bestemmingsplan wordt overigens altijd, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, verwezen naar de beleidsregels die de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen bepalen. Deze beleidsregels betreffen de vigerende Parkeernormennota Sliedrecht. Na inwerkingtreding van de nieuwe nota vervangt 'Parkeernormennota Sliedrecht 2016' de 'Nota parkeerbeleid' uit 2008.

## **3. Totstandkoming parkeernormen**

In dit hoofdstuk zijn de parkeernormen voor de gemeente Sliedrecht beschreven. Zoals eerder benoemd heeft het hanteren van parkeernormen als doel om bij te dragen aan een leefbare woonomgeving en de bereikbaarheid van verschillende functies. Met het realiseren van voldoende parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen wordt de bereikbaarheid gewaarborgd en voorkomen dat (nieuwe) parkeerproblemen ontstaan in de omgeving. Daarnaast draagt dit bij aan een goede ruimtelijke kwaliteit, omdat in het ontwerp van de openbare ruimte reeds rekening kan worden gehouden met de toekomstige parkeervraag.

Een parkeernorm die aansluit bij de parkeerbehoefte van een functie is hiervoor van belang. De karakteristieken van de gemeente en verschillende deelgebieden zijn van invloed op de parkeervraag. Bij de totstandkoming van de parkeernormen is hier rekening mee gehouden.

### 3.1. Kenmerken Sliedrecht

De parkeervraag is onder andere afhankelijk van de stedelijkheidsgraad en specifieke kenmerken van deelgebieden, zoals de bereikbaarheid van gebieden met andere vervoerwijzen dan de auto. Daarnaast hebben bepaalde deelgebieden eigenschappen waarbij het toepassen van de normen volgens richtlijnen onrealistisch is (zie 3.4).

#### 3.1.1 Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de adressendichtheid. 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 dichtheid. Daarom kunnen hier lagere parkeernormen worden toegepast. Daarnaast wordt gekeken naar de stedelijke zone (centrum, schil, overig) van een gebied. Hoe dichter bij het centrum, des te beter de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen zijn en des te lager de parkeernorm.

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) stelt gegevens beschikbaar over de adressendichtheid, op basis waarvan de stedelijkheidsgraad van de gemeente Sliedrecht kan worden bepaald. Op basis van deze cijfers valt Sliedrecht binnen de categorie 'sterk stedelijk'.

#### 3.1.2 Autobezit

In Nederland neemt het autobezit per huishouden de komende jaren nog steeds langzaam toe. Deze toename leidt tot een grotere vraag naar parkeerplaatsen. Er zijn verschillende zaken van invloed op het autobezit. 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. Via het CBS is inzicht verkregen in het autobezit van Sliedrecht en enkele omliggende gemeenten.

Gemeenten	Auto's per huishouden
Nederland	1
Sliedrecht	1,1
Hardinxveld-Giessendam	1,2
Papendrecht	1,1
Dordrecht	1
Zwijndrecht	1
Hendrik-Ido-Ambacht	1
Alblasserdam	1,1

Tabel 3.1: aantal auto's per huishouden (CBS – ingezien op 27 november 2015)

In tabel 3.1 is weergegeven dat binnen gemeente Sliedrecht het gemiddeld aantal auto's per huishouden 1,1 bedraagt. Dit is boven het landelijk gemiddelde.

### 3.2 Gebiedsindeling

Voor het bepalen van de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt tussen het centrum van Sliedrecht (centrum) en het gebied buiten het centrum (rest bebouwde kom). Het centrum-gebied is als volgt gedefinieerd: Gebied binnen Middeldiepstraat, P.C. Hooftlaan, Prof. Kamerlingh Onneslaan, Thorbeckelaan, Deltalaan, Zuiderzeestraat, Grevelingenlaan, Stationsweg, Kerkstraat, Dr. Langeveldplein. In bijlage 1 is de gebiedsindeling op kaart afgebeeld. Deze gebiedsindeling is overeenkomstig de gebiedsindeling in de Parkeernota 2008.

Gezien de karakteristieken van de Kerkbuurt (autoluw gebied) en het historisch dijklint is er voor gekozen om deze gebieden apart te benaderen (zie 3.4), conform Parkeernota 2008.

### 3.3 Parkeernormen

#### 3.3.1 Uitgangspunten

Nederland kent geen verplichte parkeernormen. Gemeenten zijn vrij in het bepalen van eigen parkeernormen. Er bestaan echter wel duidelijke parkeerkencijfers per type functie, onderverdeeld naar stedelijkheidsgraad en met een bepaald minimum en maximum. De parkeernormen in deze nota zijn gebaseerd op deze kencijfers (CROW: ASVV 2012). Daarnaast is gebruik gemaakt van de ervaringen met de normen die de afgelopen jaren zijn gehanteerd.

Omdat de gemeente Sliedrecht een relatief hoge parkeerdruk kent en een bovengemiddeld autobezit, is er voor gekozen om binnen de bandbreedte van de minimale en maximale parkeernorm (vanuit het ASVV 2012) voor nieuwe type functies uit te gaan van een relatief hoge parkeernorm.

Daarnaast zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Waar bestaande normen tussen de nieuwe minimale en maximale parkeernorm vanuit het ASVV 2012 vallen, is de bestaande norm behouden indien er geen negatieve ervaringen met de norm zijn;
- Waar bestaande normen boven de maximale parkeernorm vanuit het ASVV 2012 vallen, zijn deze verlaagd naar het maximum vanuit het ASVV 2012;
- Waar bestaande normen onder de minimum parkeernorm vanuit het ASVV 2012 vallen, zijn deze verhoogd naar het minimum vanuit het ASVV 2012.

De parkeernormen in deze nota zijn minimumnormen. Het realiseren van extra parkeerplaatsen is toegestaan. Bij het realiseren van een functie of functiewijzigingen (=initiatief) moet de initiatiefnemer zorg dragen voor het voorzien in de parkeereis, die wordt bepaald aan de hand van de parkeernormen. In hoofdstuk 4 zijn de randvoorwaarden van het toepassen van de parkeernormen en bepalen van de parkeereis gegeven.

In bijlage 2 zijn de parkeernormen per functie opgenomen. Er is een onderverdeling gemaakt in de volgende hoofdgroepen:

- 2.1 Wonen
- 2.2 Winkelen
- 2.3 Werken
- 2.4 Recreatie
- 2.5 Sport, cultuur en ontspanning
- 2.6 Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
- 2.7 Onderwijs

#### 3.3.2 Categorisering van functies

Voor het bepalen van de parkeernormen bestonden in de 'Nota Parkeerbeleid Sliedrecht' circa 45 categorieën. De landelijke parkeerkencijfers (ASVV, 2012) gaan uit van circa 100 categorieën. Er is voor gekozen om het aantal categorieën te beperken waar mogelijk en uit te breiden indien noodzakelijk. Hierbij is gezocht naar categorieën die zo goed mogelijk op de categorieën van een bestemmingsplan aansluiten. De normen vermeld in deze nota gaan uit van circa 60 categorieën.

Het ASVV 2012 maakt onderscheid naar verschillende woningsoorten. Naast de type woningen is voor tussen en hoekwoningen onderscheid gemaakt tussen grote tussen/hoekwoningen (>120m<sup>2</sup> bvo) en kleine tussen/hoekwoningen (≤120m<sup>2</sup>). Daarnaast is er gezien de diversiteit in

etagewoningen / appartementen onderscheid gemaakt tussen grote en kleine appartementen op basis van de bruto vloer oppervlakte (BVO):

- Etage, groot > 120m<sup>2</sup>;
- Etage, gemiddeld: 65-120m<sup>2</sup>;
- Etage, klein: < 65 m<sup>2</sup>.

Voor scholen of kinderdagverblijven met een Kiss & Ride voorziening worden de normen bepaald op basis van de rekentool 'Verkeersgeneratie en parkeren' die op [www.crow.nl](http://www.crow.nl) beschikbaar wordt gesteld.

Als de functie van een ruimtelijke ontwikkeling niet is opgenomen in de parkeernormennota dan wordt bekeken welke functie hierbij het beste aansluit. Mochten de in deze nota opgenomen functies en parkeernormen niet toereikend zijn bij het bepalen van de parkeereis dan kan met nader onderzoek worden bekeken of een beter aansluitende norm kan worden gevonden.

### 3.4 Bijzondere locaties

#### 3.4.1 Kerkbuurt

De Kerkbuurt is een autoluw winkelgebied, waar slechts een paar uur per dag gemotoriseerd verkeer mag komen. In het omliggende gebied zijn parkeerplaatsen gerealiseerd om in de parkeervraag te voorzien. Een deel van de percelen heeft een ontsluiting via de achterzijde, maar er zijn ook verschillende percelen die dat niet hebben. Het stringent vasthouden aan de norm om op eigen terrein te parkeren zou voor deze percelen betekenen dat een uitbreiding of intensivering van de activiteiten niet meer mogelijk is. Dit is strijdig met de stedenbouwkundige wens om juist de positie van het centrum te versterken.

Om ruimtelijke ontwikkelingen op deze locatie mogelijk te houden is het wenselijk om soepeler om te gaan met de eis om parkeren op eigen terrein af te wikkelen. Wel dient vast te worden gehouden aan de voorwaarde dat aan de parkeernorm moet worden voldaan, omdat anders een concurrentievoordeel ontstaat ten opzichte van de overige ondernemers/bewoners. Verder moet voorkomen worden dat de huidige parkeervoorzieningen overbelast raken door de extra parkeervraag.

Om aan te sluiten op de situatie in de Kerkbuurt wordt het gehele autoluwe gedeelte van de Kerkbuurt als één grote voorziening beschouwd en geldt de directe omgeving van dit gebied als zoekgebied voor compenserende parkeerplaatsen. In bijlage 3 is het gebied op kaart aangeduid en het betreft de straten die binnen de ruit van de Stationsweg, Kerkstraat, Dr. Langeveldplein, Rembrandtlaan, P.C. Hoofthoeklaan, Oosterbrugstraat en de Middeldiepstraat vallen.

Aangezien het veelal niet direct mogelijk zal zijn om parkeerplaatsen te realiseren wordt een maximale realisatietermijn van twee jaar gehanteerd. Indien niet aan deze termijn wordt voldaan is de functie strijdig met het bestemmingsplan en kan op basis hiervan worden opgetreden.

De aanvrager kan er voor kiezen om zelf gronden aan te kopen binnen het zoekgebied om deze binnen twee jaar te realiseren. Een andere mogelijkheid is dat samen met de gemeente naar een geschikte locatie wordt gezocht en dat de gemeente de parkeervoorziening realiseert. Een voorwaarde hierbij is wel dat de realisatie van de parkeerplaatsen contractueel worden vastgelegd en dat op basis van een reële kostenraming de kosten in depot worden gegeven.

#### 3.4.2 Historisch dijklint

Het historisch dijklint (Baanhoek, Molendijk, Kerkbuurt, Rivierdijk) wordt gekenmerkt door een smal wegprofiel met woningen / bedrijven op korte afstand van de weg. Langs deze wegen is een hoge

parkeerdruk en per opstal is maar een beperkt aantal parkeerplaatsen beschikbaar. Wanneer in deze situatie stringent aan de parkeernorm wordt vastgehouden wordt het voor het merendeel van de panden onmogelijk om te verbouwen of te vervangen door nieuwbouw. Anderzijds is in de huidige situatie reeds een parkeerprobleem en is een verhoging van de parkeerdruk ongewenst. Om de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen niet onmogelijk te maken wordt de situatie uit 2008 als uitgangspunt genomen voor de parkeernorm. Met andere woorden: alle aanwezige voorzieningen, zoals aanwezig in 2008, voldoen aan de parkeernorm uit deze nota. Deze voorzieningen mogen dan ook zondermeer worden vervangen door nieuwbouw met dezelfde functie, mits oppervlakte en/of parkeervraag niet toe nemen.

Om kleine uitbreidingen mogelijk te maken is een uitbreiding van de parkeervraag tot 0,5 parkeerplaats toegestaan, waarbij 2008 als referentiejaar geldt. Bij grotere uitbreidingen dienen de extra parkeerplaatsen gecompenseerd te worden. Er is voor een referentiejaar gekozen om te voorkomen dat er meerdere kleinere verbouwingen plaatsen vinden zonder dat aan de parkeernormering wordt voldaan.

## **4. Toepassing parkeernormen**

### **4.1. Bij nieuwbouwontwikkeling of functiewijzigingen**

Bij het bepalen van de parkeereis is onderscheid te maken tussen nieuwbouwontwikkelingen, functiewijzigingen, verbouw of renovatie van een bestaand gebouw. Voor dergelijke ontwikkelingen geldt dat de parkeereis aan de hand van de gestelde parkeernormen moet worden berekend. Het plan moet voorzien in de parkeereis onder de gestelde voorwaarden. Het te berekenen aantal plaatsen wordt naar boven afgerond op hele parkeervakken.

#### *Nieuwbouwontwikkeling / herstructurering*

Een nieuwbouwontwikkeling betreft het bouwen van één of meerdere gebouwen op een onbebouwd perceel. Herstructurering betreft het slopen van bestaande bebouwing en het ontwikkelen van nieuwe bebouwing, met een gelijkwaardige functie. Voor deze ontwikkelingen wordt een parkeereis volgens de normen in de nota opgelegd.

#### *Functiewijzigingen*

Een functiewijziging betreft het wijzigen van de functie van een bestaand gebouw, waarbij het bestaande gebouw niet wordt gesloopt. Bijvoorbeeld een kantorencomplex dat wordt omgebouwd tot appartementencomplex. Bij een wijziging van de functie wordt de parkeereis berekend op basis van de parkeernormen in deze nota. Bij het bepalen van de parkeereis dient in deze gevallen uitsluitend rekening te worden gehouden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het te realiseren bouwplan.

#### *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 parkeereis wordt in dergelijke gevallen berekend over de uitbreiding van het bestaande gebouw. De in het verleden opgelegde parkeereis voor het bestaande gebouw blijft gehandhaafd.

Woningen zijn van de parkeernorm vrijgesteld, indien het type woning niet wijzigt (volgens categorisering voor woningen).



Bij het bepalen van de parkeereis dient in deze gevallen uitsluitend rekening te worden gehouden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het te realiseren bouwplan.

*Tot slot: Kamerverhuur en sociaal maatschappelijk bijzondere woonvormen*

Indien in één van bovenstaande typen ontwikkelingen sprake is van een aanvraag voor kamerverhuur van (on)zelfstandige wooneenheden, dan wordt de norm voor 'kamerverhuur zelfstandig en onzelfstandig' toegepast (vb: wanneer een woning wordt gesplitst ten behoeve van huisvesting van arbeidsmigranten). Indien een bestaande woning wordt gesplitst in meerdere (on)zelfstandige wooneenheden als zijnde sociaal maatschappelijk bijzondere woonvormen, dan wordt de norm voor 'sociaal maatschappelijke bijzondere woonvormen' gehanteerd. Voor deze ontwikkelingen wordt een parkeereis volgens de normen in de nota opgelegd (dus niet op basis van toename).

## 4.2 Parkeren op eigen terrein en openbaar gebied

Het uitgangspunt is dat een bouwplan op eigen terrein aan de parkeereis moet voldoen. Er gelden echter enkele uitzonderingen:

- Bij woningbouwlocaties mogen parkeerplaatsen op de openbare weg worden meegeteld, mits de wegen of weggedeeltes binnen de bouwlocatie / plangebied vallen;
- Indien parkeren op eigen terrein niet mogelijk is en er in de directe omgeving (200 meter) in het openbare gebied geschikte alternatieve locaties zijn, dan kan de gemeente de aanvrager toestemming geven om deze op kosten van de aanvrager in het openbare gebied te compenseren;
- Indien er geen mogelijkheid is om in de directe omgeving parkeerplaatsen te realiseren, maar er binnen afzienbare tijd (< 1 jaar) wel mogelijkheden zijn dan kan de aanvrager de parkeerplaatsen afkopen tegen de daadwerkelijke aanlegkosten;
- Parkeerplaatsen zijn in principe voor een ieder toegankelijk. Indien dit niet het geval is dienen er bezoekersparkeerplaatsen te worden aangelegd, conform percentages/aandelen ASVV 2012;
- Bedrijven en voorzieningen mogen buiten openingstijden hun terrein afsluiten;
- Parkeerplaatsen in het openbaar gebied dienen minimaal aan de maatvoering voor parkeren te voldoen uit het ASVV 2012 (15.1) en aan onderstaande minimum maten:
  - Langs: 2 x 6 meter;
  - Haaks 2,5 x 5 meter;
  - Overig: minimaal 2,5 x 5 meter.

*Toelichting: Voor vrijstaande woningen moeten in het centrum 1,7 parkeerplaatsen per woning worden gerealiseerd. Indien er voor gekozen wordt om een bewonersparkeergarage te realiseren dan zal er per woning minimaal 0,3 parkeerplaats openbaar toegankelijk moeten zijn. Dit kan worden bereikt door 1,4 parkeerplaatsen per woning voor bewoners te reserveren en 0,3 parkeerplaatsen per woning openbaar toegankelijk te maken. Andere verhoudingen (b.v. 1,0 per woning privé en 0,7 per woning openbaar) zijn ook toegestaan zolang het minimum van 0,3 openbare parkeerplaatsen en het totale aantal parkeerplaatsen per woning ten minste 1,7 is.*

Daarnaast gelden de volgende uitgangspunten ten aanzien van parkeren op eigen terrein:

- Een oppervlakte van minimaal 5 meter lang en 2,5 meter breed wordt gerekend als 1,0 parkeerplaats;
- Een oppervlakte van minimaal 5 meter lang en 5 meter breed wordt gerekend als 2,0 parkeerplaats;
- Gebouwde parkeervoorzieningen (uitgezonderd parkeergarages e.d. groter dan vijf parkeerplaatsen) op eigen terrein bij woningen tellen niet volledig mee. Hiervoor wordt een reductiefactor toegepast;

- Parkeerplaatsen dienen onafhankelijk van elkaar op alle momenten van elkaar bereikbaar te zijn. Als dit niet het geval is telt de niet direct te bereiken parkeerplaats niet mee (vb. een oprit waar 2 auto's achter elkaar kunnen staan).

### 4.3 Dubbelgebruik bij het 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 avonden 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 4 voor verschillende functies aanwezigheidspercentages opgenomen. Aan de hand van deze percentages kan per functie de parkeerbehoefte per periode van de dag en week 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 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 de maatgevende loopafstand (zie tabel 4.1) van de betreffende functie gelegen te zijn;
- De reductie mag alleen worden toegepast indien het plan meer dan 20 parkeerplaatsen bevat (bij lagere aantallen is het effect verwaarloosbaar);
- Dubbelruimtegebruik is alleen van toepassing op het plan(gebied).

### 4.4 Loopafstanden

Het parkeren van de auto is niet altijd mogelijk in de directe omgeving van de bestemming. Mensen zijn in een bepaalde mate bereid om te lopen voor een parkeerplaats. De lengte van de loopafstand die als acceptabel wordt beschouwd, is afhankelijk van de functie. De loopafstanden zijn uitgangspunt voor het kunnen voorzien in de parkeereis. Indien de parkeerplaatsen op een grotere loopafstand dan geaccepteerd zijn gelegen dan bestaat de kans dat op ongewenste locaties wordt geparkeerd. Dit leidt tot parkeeroverlast of zelfs parkeerproblemen. In tabel 4.1 zijn de loopafstanden per hoofdgroep gegeven. De loopafstand van een functie wordt gemeten vanaf de voor de parkerende gebruiker dichtstbijzijnde bruikbare toegangsmogelijkheid tot het perceel.

Hoofdgroep	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter
Winkelen	200 meter
Werken	200 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel 4.1: loopafstanden gebaseerd op CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en parkeergeneratie'.

## **5. Slotbepalingen**

### **5.1 Inwerkingtreding**

De 'Parkeernormennota Sliedrecht 2016' treedt in werking op de eerste dag na bekendmaking van de intrekking van 'Nota parkeerbeleid Sliedrecht'.

### **5.2 Citeertitel**

Deze nota kan worden aangehaald als de 'Parkeernormennota Sliedrecht 2016'.

### **5.3 Hardheidsclausule**

Wanneer blijkt dat een initiatiefnemer niet aan de gestelde parkeereis kan voldoen, kan het college van burgemeester en wethouders een besluit nemen om (gedeeltelijke) afwijking van de parkeereis toe te staan. Deze hardheidsclausule is gebaseerd zich op artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

### **5.4 Overgangsregeling**

Voor initiatieven die zijn ingediend voor de inwerkingtreding van dit beleid geldt, in afwijking van dit beleid, hetgeen opgenomen was in de 'Nota Parkeerbeleid Sliedrecht' uit 2008.

Voor initiatieven die zijn ingediend na de inwerkingtreding van dit beleid geldt de 'Parkeernormennota Sliedrecht 2016'.

**Bijlagen:**

**Bijlage 1: Gebiedsindeling Sliedrecht.**



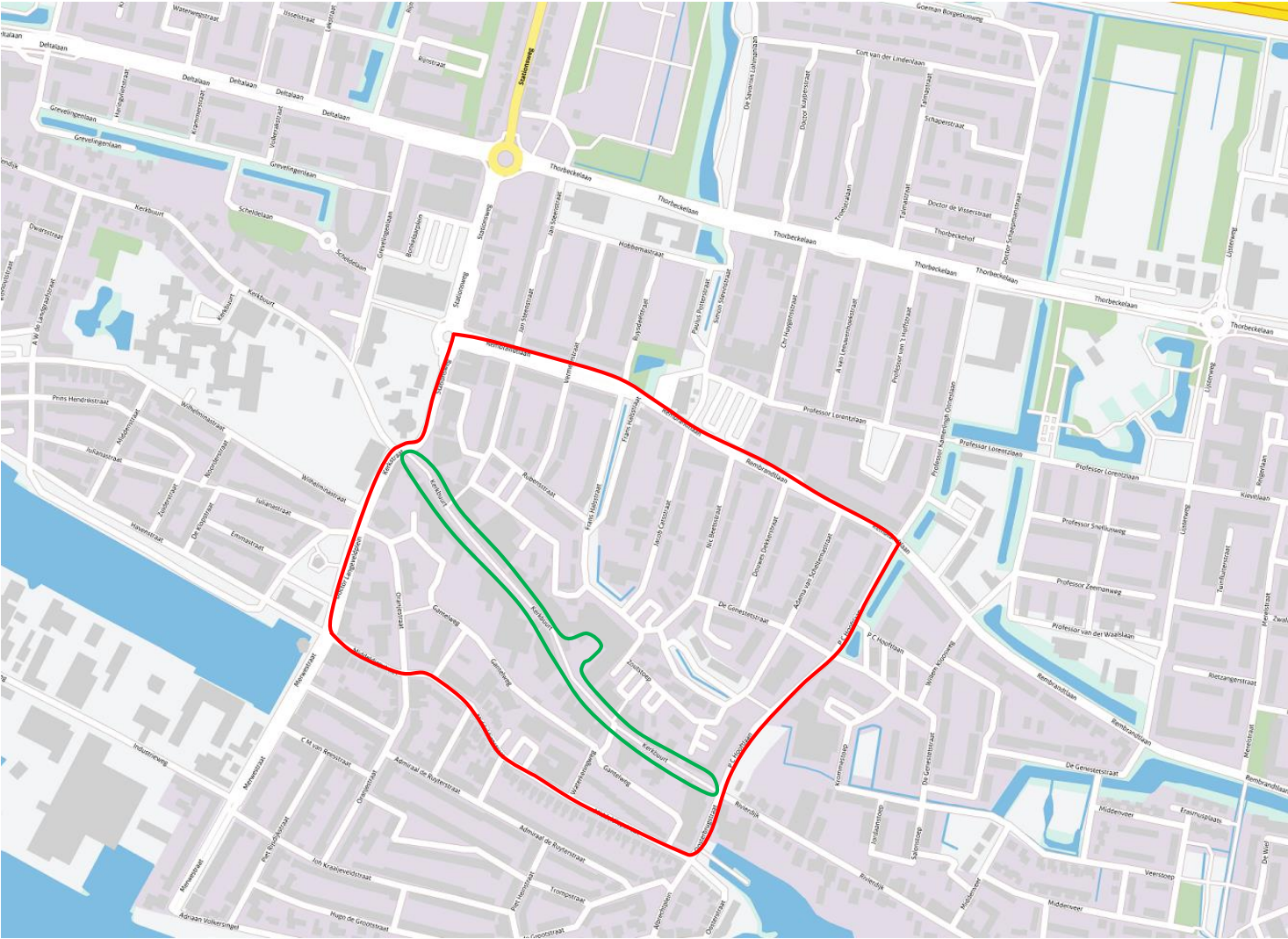
## Bijlage 2: Parkeernormen

<b>Woningen (grondgebonden)</b>	<b>Centrum</b>	<b>Rest bebouwde kom</b>	<b>Waarvan bezoekers</b>	<b>Eenheid</b>
Vrijstaand	1,9	2,2	0,3	per woning
Twee-onder-een-kap	1,8	2,1	0,3	per woning
Tussen / hoek, groot > 120m2	1,7	2	0,3	per woning
Tussen / hoek, klein ≤ 120m2	1,5	1,8	0,3	per woning
<b>Woningen (appartementen)</b>	<b>Centrum</b>	<b>Rest bebouwde kom</b>	<b>Waarvan bezoekers</b>	<b>Eenheid</b>
Etage, groot (> 120m2)	1,7	2	0,3	per woning
Etage, gemiddeld (65-120m2)	1,5	1,7	0,3	per woning
Etage, klein (<65m2)	1,3	1,5	0,3	per woning
Kamerverhuur zelfstandig en onzelfstandig	0,5	0,7	0,2	per wooneenheid
Sociaal maatschappelijke bijzondere woonvormen	0,3	0,4	0,2	per wooneenheid
Aanleunwoning en serviceflat	0,6	1,3	0,3	per woning
<b>Winkels</b>	<b>Centrum</b>	<b>Rest bebouwde kom</b>	<b>Waarvan bezoekers</b>	<b>Eenheid</b>
Hoofdwinkel(stads)centrum (20.000-30.000 inwoners)	3		82%	per 100m2 BVO
Buurtsupermarkt <300m2 bvo	3	3,5	89%	per 100m2 BVO
Supermarkt 300-2500m2 bvo	3,5	5	93-96%	per 100m2 BVO
Grote supermarkt >2500m2 bvo	4,9	6,7	84%	per 100m2 BVO
Groothandel in levensmiddelen	5,4	7	80%	per 100m2 BVO
Woonwarenhuis/woonwinkel ≤ 25.000m2 bvo	1,4	1,9	91%	per 100m2 BVO
Woonwarenhuis (zeer groot) >25.000m2 bvo		5,5	95%	per 100m2 BVO
Meubelboulevard/woonboulevard		2,5	93%	per 100m2 BVO
Bouwmarkt		2,5	87%	per 100m2 BVO
Groen/tuincentrum		2,8	89%	per 100m2 BVO
<b>Werken</b>	<b>Centrum</b>	<b>Rest bebouwde kom</b>	<b>Waarvan bezoekers</b>	<b>Eenheid</b>
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	1,8	2,5	20%	per 100 m2 BVO
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,4	1,8	5%	per 100 m2 BVO
Bedrijf arbeidsextenstief / bezoekers-extensief. <i>Opm: excl. Vrachtwagenparkeren.</i>	0,6	0,9	5%	per 100 m2 BVO
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekers-extensief. <i>Opm: excl. Vrachtwagenparkeren.</i>	1,6	2,4	5%	per 100 m2 BVO
Bedrijfsverzamelgebouw.	1,2	1,3		per 100 m2 BVO
<b>Onderwijsinstellingen</b>	<b>Centrum</b>	<b>Rest bebouwde kom</b>	<b>Waarvan bezoekers</b>	<b>Eenheid</b>
Middelbare school	3,2	3,3		per 100 leerlingen
Avondonderwijs	5	7		per 10 studenten
Basisonderwijs met Kiss & ride	0,8	0,8		per leslokaal
Kinderdagverblijf met Kiss & ride	0,8	1,1		per 100m2 bvo
Toelichting:				
Kinderdagverblijf, Basisonderwijs: beide parkeernormen zijn exclusief kiss & ride. Voor berekening van de parkeernorm voor kiss & ride wordt verwezen naar de rekentool 'Verkeersgeneratie en parkeren' op <a href="http://www.crow.nl">www.crow.nl</a> .				

<b>Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen</b>	<b>Centrum</b>	<b>Rest bebouwde kom</b>	<b>Waarvan bezoekers</b>	<b>Eenheid</b>
Ziekenhuis (per 100m2 bwo)	1,5	1,8	29%	per 100 m2 BVO
Verpleeg- en verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,6	0,6	60%	per wooneenheid
Huisartsenpraktijk (-centrum) (per behandelkamer)	1,8	2,7	57%	per behandelkamer
Apotheek (per apotheek)	2	2,9	45%	per apotheek
Fysiotherapiepraktijk (per behandelkamer)	1,5	1,8	57%	per behandelkamer
Consultatiebureau (voor ouderen)	1,4	1,8	50% (38%)	per behandelkamer
Tandartsenpraktijk (per behandelkamer)	1,8	2,1	47%	per behandelkamer
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)	1,8	2,1	55%	per behandelkamer
Crematorium	28	28	99%	per (deels) gelijktijdige plechtigheid
Religiegebouw	0,2	0,2		per zitplaats
<b>Horeca en (verblijfs)recreatie</b>	<b>Centrum</b>	<b>Rest bebouwde kom</b>	<b>Waarvan bezoekers</b>	<b>Eenheid</b>
Evenementenhal/Beursgebouw/ Congresgebouw	5	8,5	99%	per 100 m2 BVO
Discotheek	6	16,4	99%	per 100 m2 BVO
Café / Bar / cafetaria (per 100m2 bwo).	6	6	90%	per 100 m2 BVO
Restaurant	9	13	80%	per 100 m2 BVO
1* hotel	0,5	2,4	77%	per 10 kamers
2* hotel	1,6	4,1	80%	per 10 kamers
3* hotel	2,5	5,2	77%	per 10 kamers
4* hotel	3,7	7,3	73%	per 10 kamers
5* hotel	5,8	10,9	65%	per 10 kamers
<b>Sport, cultuur en ontspanning</b>	<b>Centrum</b>	<b>Rest bebouwde kom</b>	<b>Waarvan bezoekers</b>	<b>Eenheid</b>
Bibliotheek	0,7	1,1	97%	per 100 m2 BVO
Museum	0,5	1	95%	per 100 m2 BVO
Sporthal / sportzaal	1,7	2,8	96% / 94%	per 100 m2 BVO
Sportveld	20	20	95%	per ha netto terrein
Dansstudio	2	4,9	93%	per 100 m2 BVO
Fitnessstudio / sportschool	1,9	4,2	87%	per 100 m2 BVO
Fitnesscentrum	2,2	5,7	90%	per 100 m2 BVO
Squashhal	1,5	2,6	84%	per 100 m2 BVO
Biljartcentrum / snookercentrum	1,1	1,6	87%	per tafel
Manege		0,4	90%	per box
Sauna / hammam	3	7,1	99%	per 100 m2 BVO
Toelichting:				
Manege: norm is volgens richtlijn voor buitengebied.				



Bijlage 3: Compensatiegebied Kerkbuurt



— Kerkbuurt

— Zoekgebied voor compenserende parkeerplaatsen

#### Bijlage 4: Tabel dubbelgebruik

<b>Functies</b>	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
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%
sociaal medisch: arts/maatschap/therapeut/ consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg- of verzorgingstehuis/aanleun- woning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuispatiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%