



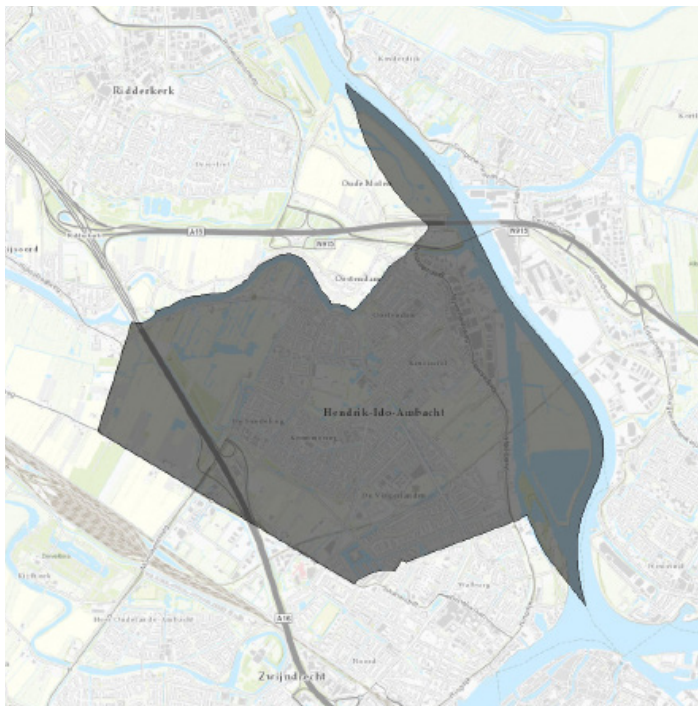
Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht



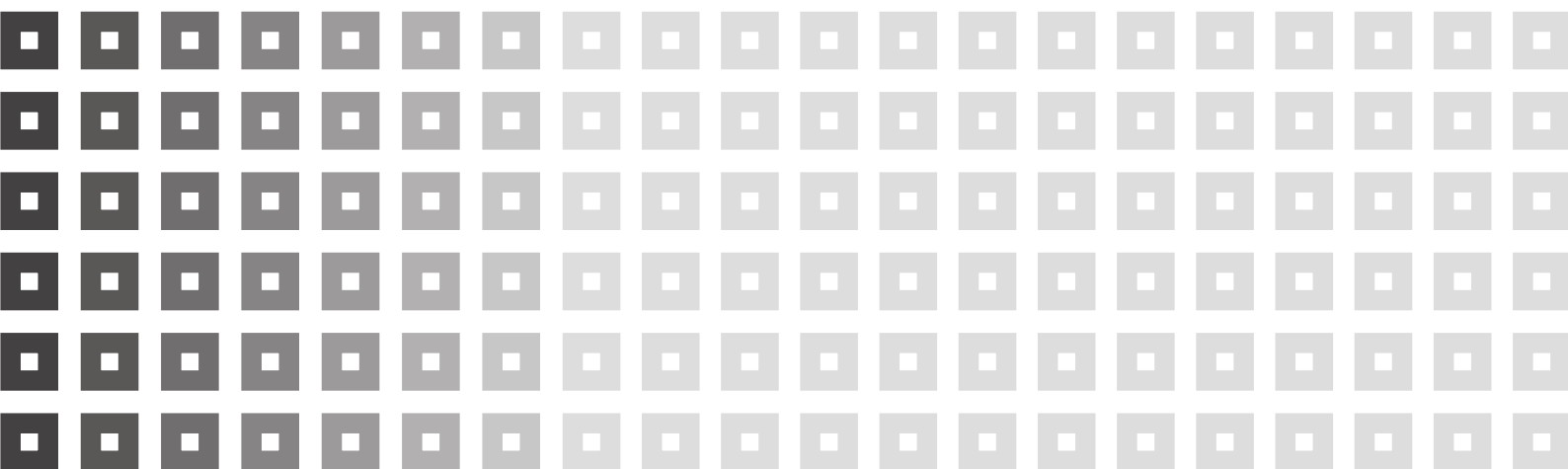
Bestemmingsplan “*Parapluherziening parkeernormen Hendrik-Ido-Ambacht*”



Vastgesteld



8 juli 2019

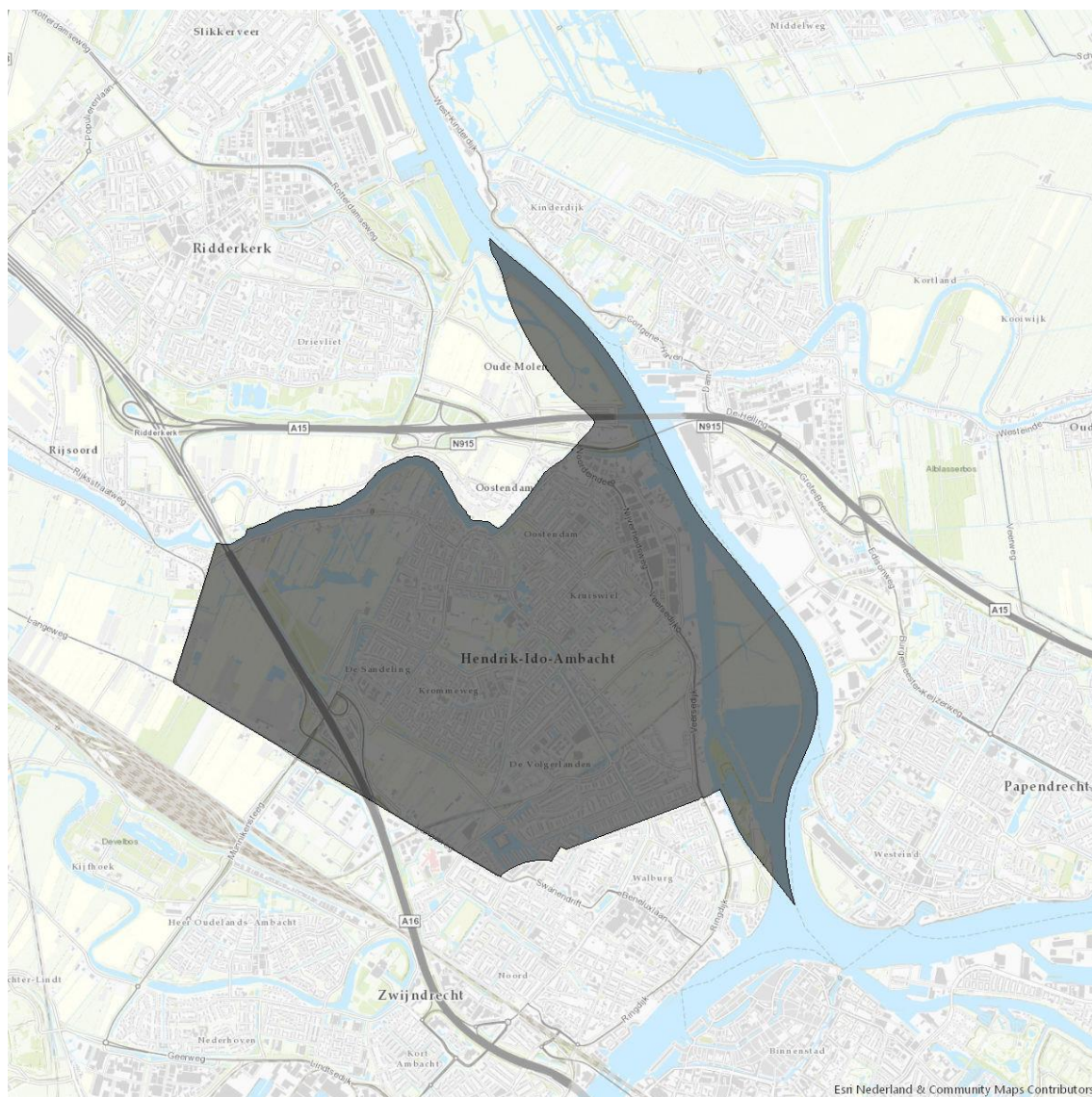


Inhoudsopgave van de toelichting

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel van het plan	1
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	1
1.3	Voorgaande bestemmingsplannen	1
1.4	Leeswijzer	2
2.	Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018	3
2.1	Doel	3
2.2	Uitgangspunten	3
2.3	Toetsing parkeren bij bouwaanvragen	7
2.4	Actualisering Parkeernota nieuwe ontwikkelingen 2018	11
3.	Juridische aspecten	13
3.1	Planmethodiek	13
3.2	Regels	13
3.3	Geometrische plaatsbepaling	14
4	Uitvoerbaarheid	14
4.1	Economische uitvoerbaarheid	15
4.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	15
5	Procedure	17
5.1	Vorbereidingsfase	17
5.2	Ontwerpfase	17

Bijlagen:

Bijlage 1: 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018'



Afbeelding 1: Begrenzing plangebied

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van het plan

De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht beschikt niet over beleidsregels voor parkeernormen. Tot op heden wordt bij de aanvraag van een omgevingsvergunning op grond van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening bepaald of er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Via dit artikel wordt een parkeereis opgelegd. Bij bestemmingsplanherzieningen en uitgebreide Wabo-procedures wordt tot op heden getoetst aan de CROW normen, zoals opgenomen in de CROW-publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Op 29 november 2014 zijn de Woningwet en het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd, waardoor parkeernormen voortaan in bestemmingsplannen moeten worden geregeld. Het opnemen van een verwijzing naar de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening is niet langer mogelijk. Deze regeling is van kracht verklaard voor bestemmingsplannen die na 29 november 2014 in werking treden. De bestaande bestemmingsplannen dienen uiterlijk 1 juli 2018 te zijn aangepast aan de gewijzigde regelgeving. Indien dit niet tijdig gebeurt, kunnen geen eisen ten aanzien van parkeren worden gesteld.

Deze ontwikkeling is aanleiding geweest om de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' voor de gehele gemeente op te stellen. Deze nieuwe parkeernormennota functioneert als toetsingskader voor toekomstige ontwikkelingen. De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht wil bij nieuwbouwplannen of wijzigingen van het gebruik eisen kunnen stellen aan het aantal parkeerplaatsen en hierbij toetsen aan de uitgangspunten van de nota 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018'.

Een paraplubestemmingsplan biedt de mogelijkheid alle of een (groot) aantal bestemmingsplannen binnen de gemeente in één keer te herzien voor een bepaald aspect. In dit voorliggende bestemmingsplan betreft dit het aspect parkeren. Met dit paraplubestemmingsplan wordt de nieuwe 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' in de geldende bestemmingsplannen ingepast.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van deze parapluperziening omvat de gehele gemeente Hendrik-Ido-Ambacht. Op afbeelding 1 is de begrenzing van het plangebied weergegeven.

1.3 Voorgaande bestemmingsplannen

In het hierna volgende overzicht zijn de geldende bestemmingsplannen opgenomen die onder de parapluperziening vallen. In deze bestemmingsplannen, wordt door middel van dit bestemmingsplan, een parkeerregeling opgenomen.

Bestemmingsplan	Vastgesteld
Natuurgebied Crezéepolder	1-dec-08
Zuidwende Noord	30-jun-11
Krommeweg - De Sandeling	30-jun-11
Sophiapolder	8-jul-13
Landelijk gebied Sandelingen-Ambacht	10-sep-12
Bedrijventerrein Antoniapolder +	8-jul-13
Veersedijk	8-jul-13
1e partiële herziening Veersedijk	11-mei-15
Bedrijvenpark Ambachtsezoom	1-dec-16
Zone Krommeweg, Langeweg, A16	7-jul-14
Centrum	11-jun-12
Warboutsland	17-nov-15
Zuidwende 4	4-jul-16
Scholencluster Kruiswiel	7-mrt-16
Jeugdspeelpark Sandelingen-Ambacht	17-nov-15

In de volgende geldende bestemmingsplannen is al een regeling omtrent parkeren opgenomen. Dit paraplubestemmingsplan voorziet in een afwijkingsmogelijkheid van deze parkeerregeling, indien voldaan wordt aan de voorwaarden uit de nota 'Parkeernormen Nieuwe ontwikkelingen 2018'.

Bestemmingsplan	Vastgesteld
De Volgerlanden-Oost	7-nov-11
De Volgerlanden-West	7-mei-12
De Volgerlanden-West, partiële herziening fase 2 en 6 (gedeeltelijk)	7-okt-13

1.4 Leeswijzer

Deze toelichting bestaat uit vijf hoofdstukken. Na deze inleiding volgt hoofdstuk 2 met een beschrijving van de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018'. In hoofdstuk 3 worden de juridische aspecten van dit plan beschreven. Hoofdstuk 4 bevat de beschrijving van de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid. Ten slotte wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de procedure van het plan.

2. Parkeernormen Nieuwe ontwikkelingen 2018

2.1 Doel

Het doel van de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' is om voor de gehele gemeente - per gebied en per functie - de parkeernormen voor de komende jaren vast te leggen. Tevens is aangegeven op welke wijze de parkeernormen gehanteerd dienen te worden. Het hanteren van deze normen heeft als doel te waarborgen dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd bij nieuwbouw, verbouw of functieverandering van voorzieningen (woningen, bedrijven, sport, recreatie, enzovoort) in Hendrik-Ido-Ambacht. Hiermee worden de volgende effecten beoogd:

- Het waarborgen van de bereikbaarheid;
- Het waarborgen van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit;
- Het voorkomen van verkeersonveiligheid door ongewenste parkeersituaties die (mogelijk) gevaarlijke situaties kunnen opleveren;
- Het op gelijke en voor iedereen duidelijke wijze beoordelen van de benodigde parkeervoorzieningen bij nieuwbouw, verbouw of functieverandering van voorzieningen.

Iedere ruimtelijke ontwikkeling heeft een eigen parkeerbehoefte. Als er geen voorwaarden aan de beoogde ruimtelijke ontwikkeling worden gesteld, zal de parkeerbehoefte op de openbare ruimte worden afgewenteld, terwijl deze niet altijd voorziet in voldoende parkeergelegenheid. Dit kan leiden tot overlast bij de bestaande en toekomstige gebruikers van de openbare ruimte. Door parkeernormen te hanteren wil de gemeente enerzijds voorkomen dat er parkeeroverlast ontstaat als gevolg van nieuwe ontwikkelingen en anderzijds tracht de gemeente de bereikbaarheid van nieuwe functies te waarborgen.

De parkeernormennota heeft niet tot doel om eventuele bestaande parkeerproblemen op te lossen. Dit betekent concreet dat bestaande functies niet aan de normen uit deze nota behoeven te voldoen. De nota is als bijlage bij dit plan gevoegd (Bijlage 1: 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018')

2.2 Uitgangspunten

Algemeen

Zoals eerder benoemd heeft het hanteren van parkeernormen tot doel bij te dragen aan een goede woon- en leefomgeving en aan de bereikbaarheid van diverse functies. 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 functies. Derhalve is bij de totstandkoming van de parkeernormen onder andere rekening gehouden met de stedelijkheidsgraad van Hendrik-Ido-Ambacht en het gemiddelde autobezit.

Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op grond van de adressendichtheid per gemeente. In een gebied met een hogere adressendichtheid zijn 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'.

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.

Regio	Gemiddeld autobezit per huishouden
Nederland	1,0
Provincie Zuid-Holland	0,91
Gemeente Molenwaard	1,33
Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht	1,16
Gemeente Alblasterdam	1,09
Gemeente Papendrecht	1,09
Gemeente Ridderkerk	1,08
Gemeente Zwijndrecht	1,04
Gemeente Dordrecht	1,0

Tabel 1: gemiddeld autobezit per huishouden (bron: CBS statline – september 2016)

Op grond van bovenstaande tabel kan geconcludeerd worden dat het gemiddelde aantal auto's per huishouden binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht 1,16 bedraagt. Dit is iets boven het landelijke gemiddelde van 1,0 auto per huishouden. Ter vergelijking, voor de meer landelijke gemeente Molenwaard bedraagt het gemiddelde autobezit 1,33 auto's per huishouden, terwijl voor Dordrecht (stedelijk) het gemiddelde autobezit 1,0 auto's per huishouden bedraagt. Hendrik-Ido-Ambacht 'zweeft' daar tussenin.

Gebiedsindeling

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

Parkeernormen

Gemeenten zijn vrij in het bepalen van de parkeernormen voor het eigen grondgebied. Dit neemt niet weg dat er vanuit het kenniscentrum CROW landelijk parkeerkencijfers zijn gegeven, onderverdeeld naar het type functie, stedelijkheidsgraad en met een bepaalde bandbreedte (minimum vs. maximum). Deze kencijfers zijn vastgelegd in de CROW-publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', die als uitgangspunt voor deze nota dient.

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 het 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, zoals eerder aangegeven, in cijfermatige zin tussen een landelijke en stedelijke gemeente 'zweeft' - is er voor gekozen om binnen de bandbreedte van de minimale en maximale parkeernorm uit te gaan van de gemiddelde parkeernorm.

De parkeernormen zoals opgenomen in dit paraplubestemmingsplan zijn overigens minimumnormen. Dat betekent dat het realiseren van extra parkeerplaatsen is toegestaan, maar niet kan worden afgedwongen. Bij nieuwbouw en/of een functiewijziging moet de initiatiefnemer zorg dragen voor de aanwezigheid van voldoende parkeergelegenheid. De parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de parkeernormen in de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018'. In paragraaf 2.3 zijn de randvoorwaarden van het toepassen van de parkeernormen en bepalen van de parkeereis gegeven.

In bijlage 2 van 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' zijn de parkeernormen per functie opgenomen. 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

De landelijke parkeerkencijfers gaan uit van circa 100 categorieën functies. Deze categorieën zijn niet één-op-één overgenomen, er is gekozen voor maatwerk. Er is getracht de verschillende categorieën zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij de verschillende functies zoals benoemd in de bestemmingsplannen. Zodoende zijn er in de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' circa 60 categorieën benoemd.

CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' onderscheidt 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 65 m²;
- Midden: appartementen tussen de 65 en 100 m²;
- Duur: appartementen groter dan 100 m².

De CROW-publicatie 317, de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' en dit paraplubestemmingsplan bevatten geen parkeerkencijfers voor scholen en kinderdagverblijven (met een Kiss & Ride voorziening). Voor deze voorzieningen worden de normen daarom bepaald op basis van de rekentool 'Verkeersgeneratie en parkeren' die op www.crow.nl beschikbaar wordt gesteld.

Als de functie van een ruimtelijke ontwikkeling niet is opgenomen in de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018', wordt maatwerk toegepast. Dat betekent concreet dat beoordeeld wordt welke functie het beste bij het beoogde initiatief aansluit. Mochten de in de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' opgenomen functies 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.

Aan huis gebonden beroep en bedrijvigheid aan huis

Met regelmaat wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan een aan huis gebonden beroep (voorbeelden zijn accountants, logopedisten en raadgevend adviseurs) of aan bedrijvigheid aan huis (voorbeelden zijn kappers en schilders). Het gaat hierbij om bedrijven zonder personeel, waardoor de verwachte parkeerdruk laag is. Daarbij komt dat deze aan huis gebonden beroepen of bedrijven doorgaans in woonwijken zijn gevestigd en hun parkeerdruk overdag hebben. In woonwijken is op werkdagen overdag over het algemeen voldoende ruimte voor parkeren. Voor een aan huis gebonden beroep of kleinschalige bedrijvigheid aan huis geldt dat parkeren op eigen terrein plaats dient te vinden, met dien verstande dat wanneer dit niet mogelijk is, aangetoond dient te worden dat geen sprake is van een onevenredige toename van de parkeerdruk op de omgeving. Er zal voor een aan huis gebonden beroep of voor bedrijvigheid aan huis geen parkeertoets worden uitgevoerd.

Initiatiefnemers die wonen en werken willen combineren en niet zijn te scharen onder beroep of bedrijf aan huis, bijvoorbeeld omdat zij personeel in dienst hebben, worden wel onderworpen aan een parkeertoets, zoals beschreven in de nota 'Parkeernormen Nieuwe ontwikkelingen 2018'.

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 wooncategorie (goedkoop, midden en duur):

Categorie / segment	Autobezitnorm	Bezoekersnorm	Reservering	Totaal, incl. reservering
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

Uitgaande van autobezitnormen en rekening houdend met bezoekers, worden per woningcategorie de volgende normen aangehouden: 1,35 - 1,45 parkeerplaatsen voor goedkope woningen, 1,65 - 1,75 parkeerplaatsen voor woningen in het middensegment en 1,95 - 2,05 voor dure woningen. Om mogelijke parkeerproblemen in de toekomst op te kunnen lossen, wordt rekening gehouden met een extra ruimtereservering van 0,3 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte. Het daadwerkelijk omvormen van deze 'parkeerreserveringen' in extra parkeervoorzieningen in het openbare groen is gekoppeld aan (door de gemeente erkende) meldingen en signaleringen over parkeeroverlast uit de wijk.

Deze parkeernormen worden één-op-één overgenomen in nieuwe bestemmingsplannen voor De Volgerlanden. Op grond van de beleidsregels genieten parkeernormen die rechtstreeks zijn opgenomen in bestemmingsplannen - waaronder mede verstaan uitwerkings- en wijzigingsplannen - voorrang ten opzichte van de parkeernormen zoals opgenomen in de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen' en dit paraplubestemmingsplan.

2.3 Toetsing parkeren bij bouwaanvragen

2.3.1. Bij nieuwbouw en/of functiewijzigingen

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte is onderscheid te maken tussen nieuwbouwontwikkelingen, functiewijzigingen, 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

Onder een nieuwbouwontwikkeling wordt verstaan 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 conform de normen in de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' opgelegd.

Functiewijzigingen

Onder een functiewijziging wordt verstaan het wijzigen van de functie van een bestaand gebouw, waarbij het bestaande gebouw niet wordt gesloopt. Bijvoorbeeld een kantoorgebouw dat wordt omgezet in één of meerdere woningen. Bij een functiewijziging wordt de parkeerbehoefte berekend op basis van de parkeernormen in de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018'. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte dient 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 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 de nota 'Parkeernormen Nieuwe ontwikkelingen 2018' (en dus niet op basis van toename).

2.3.2 Parkeren op eigen terrein en openbaar gebied

Het uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen en/of functiewijzigingen is dat de benodigde parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden ondergebracht. 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 in de openbare ruimte voldoende alternatieve locaties voor de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen zijn, 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 CROW-publicatie 317;
- Parkeerplaatsen in de openbare ruimte dienen minimaal aan de maatvoering voor parkeren te voldoen uit het ASVV 2012 (15.1) en aan onderstaande minimum maten:
 - Langsparkeerplaatsen: 2 x 6 meter;
 - Haaksparkeerplaatsen: 2,5 x 5 meter;
 - Overige parkeerplaatsen: minimaal 2,5 x 5 meter.
- Voor invalidenparkeerplaatsen zijn geen wettelijke normen vastgelegd. Door het CROW wordt de volgende maatvoering geadviseerd:
 - Langsparkeerplaatsen: 3,5 x 6 meter (7,50 meter indien aan de achterzijde van de auto wordt in- en uitgestapt);
 - Haaksparkeerplaatsen: 3,5 x 5 meter (3,5 meter wordt 3,0 meter bij een vrije uitstapstrook naast de parkeerplaats);
 - Overige parkeerplaatsen: minimaal 3,5 x 5 meter.

2.3.3 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 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 van de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' voor verschillende functies 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 maatgevende loopafstand (zie tabel 2) 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).

2.3.4. Loopafstanden

Het is niet altijd mogelijk om in de directe omgeving van de bestemming 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 bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden vertoont dan ook marges binnen een bepaalde bandbreedte, met name voor de functies winkelen en werken. Ter illustratie; voor een boodschap bij de supermarkt is de acceptabele loopafstand aanzienlijk korter dan de loopafstand bij een dag(deel) funshoppin in de binnenstad van Dordrecht.

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 tabel 2 zijn de geaccepteerde loopafstanden per hoofdgroep gegeven. De loopafstand van een functie wordt gemeten vanaf de voor de gebruiker c.q. bezoeker dichtstbijzijnde bruikbare toegangsmogelijkheid tot het perceel.

Hoofdfunctie	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

Tabel 2: acceptabele loopafstanden

2.3.4 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.

2.3.5 Invalidenparkeerplaatsen

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

De Richtlijn toegankelijkheid van het CROW (publicatie 337) geeft als uitgangspunt dat 2% van de openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen ingericht moet zijn als invalidenparkeerplaats. Het betreft hier parkeerplaatsen voor openbare voorzieningen. Voor de functie wonen geldt de eis uit deze richtlijn niet. Indien noodzakelijk worden voor individuele bewoners invalidenparkeerplaatsen op kenteken toegewezen. In de praktijk gaat dit vaak ten koste van de openbare parkeergelegenheid.

De invalideparkeerplaatsen maken onderdeel uit van de parkeereis en komen dus niet extra op de te formuleren eis. De afronding van het aantal invalidenparkeerplaatsen per parkeerterrein is altijd naar boven met een minimum van één. Bij de realisatie van de invalidenparkeerplaats 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 (voor richtlijn maatvoering invalidenparkeerplaats zie paragraaf 2.3.2).

2.3.6 Oplaadpunten voor elektrische auto's

De elektrische auto is in opkomst. Het elektrisch rijden worden 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 in hoeverre de opkomst van de elektrische auto doorzet, wordt op dit moment geen norm opgelegd voor elektrisch vervoer.

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.

2.4 Actualisering nota 'Parkeernormen Nieuwe ontwikkelingen 2018'

In de paragrafen hiervoor is de inhoud van de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' van augustus 2018 beschreven. Het is mogelijk dat binnen de looptijd van deze parapluherziening het beleid van de gemeente wijzigt en de parkeernormen wordt geactualiseerd en opnieuw vastgesteld. Op dat moment vervalt de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' en gelden de nieuwe parkeernormen. Er dient dan getoetst te worden aan de inhoud van de geldende, actuele parkeernormen.

3. Juridische aspecten

3.1 Planmethodiek

Met dit paraplubestemmingsplan worden bijna alle geldende bestemmingsplannen binnen de gemeente Hendrik Ido Ambacht aangevuld met een parkeerregeling. De regels van geldende bestemmingsplannen worden op deze manier in één keer en op uniforme wijze gedeeltelijk herzien.

3.2 Regels

De regels bestaan uit drie hoofdstukken:

- Inleidende regels (hoofdstuk 1)
- Algemene regels (hoofdstuk 2)
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 3)

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk is een tweetal begrippen opgenomen. Het betreft het begrip 'plan' en 'bestemmingsplan'. Dit zijn begrippen die verplicht moeten worden verklaard en geven de naamgeving van het bestemmingsplan aan.

Hoofdstuk 2 Algemene regels

Toepassing ander bestemmingsplan

Allereerst wordt een overzicht gegeven van de geldende bestemmingsplannen waarop dit paraplubestemmingsplan van toepassing is. Tevens wordt aangegeven, dat dit paraplubestemmingsplan uitsluitend voorziet in een aanvullende regeling en dat de bestemmingen uit de geldende bestemmingsplannen blijven gelden. Hierbij is onderscheid gemaakt in de bestemmingsplannen waarin geen regeling is opgenomen ten aanzien van parkeernormen en in bestemmingsplannen waarin al wel een specifieke regeling is opgenomen voor parkeren

Algemene bouwregels

De bouwverordening blijft in principe tot 1 juli 2018 gelden. In dit artikel wordt verduidelijkt dat met de inwerkingtreding van dit paraplubestemmingsplan de voorschriften uit de bouwverordening met betrekking tot parkeren buiten toepassing blijven.

Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt aangegeven, dat het gebruik van de gronden waarbij niet voldaan wordt aan de parkeerplaatsverplichting conform de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' als strijdig gebruik worden aangemerkt. Vervolgens is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die regelt dat bij de vergunningaanvraag voor het bouwen, het uitbreiden of het wijzigingen van de functie van gebouwen en gronden aangetoond moet worden dat voldaan wordt aan de normering conform de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018'. Via een afwijking is het mogelijk om van de parkeernormen af te wijken. Wel dient voldaan te worden aan de voorwaarden die hiervoor in de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' zijn opgenomen.

Ook voor de bestemmingsplannen waarin reeds voorzien is in een regeling omtrent parkeren is een afwijking opgenomen om van deze regeling af te kunnen wijken onder de voorwaarde dat voldaan wordt aan de voorwaarden uit de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' (en diens rechtsopvolger(s)).

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

3.3 Geometrische plaatsbepaling

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen is een GBKN-ondergrond gebruikt. Dit bestand is opgebouwd in coördinaten in het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting, of kortweg Rijksdriehoekscoördinaten (ook wel: RD-coördinaten). Dit zijn de coördinaten die in Nederland worden gebruikt als grondslag voor onder meer geografische aanduidingen, waarbij de exacte locatie van een gebied wordt vastgelegd. Omdat dit plan een paraplubestemmingsplan betreft, is uitsluitend een begrenzing opgenomen van de gebieden waarop dit plan betrekking heeft.

4 Uitvoerbaarheid

4.1 Economische uitvoerbaarheid

Exploitatieverplichting

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

Dit paraplubestemmingsplan voorziet in het planologisch-juridisch regelen van de parkeernormen binnen een groot aantal bestemmingsplannen binnen de gemeente Hendrik Ido Ambacht. Aan dit plan zijn, behoudens de kosten van het opstellen van het plan, geen kosten verbonden voor de gemeente. Ook voorziet dit plan niet in een bouwplan, waardoor er geen exploitatieplanverplichting is.

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan financieel uitvoerbaar geacht.

4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Tot op heden werd bij de aanvraag van een omgevingsvergunning op grond van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening bepaald of er voldoende parkeergelegenheid aanwezig was. Via dit artikel werd een parkeereis opgelegd. Bij bestemmingsplanherzieningen en uitgebreide Wabo-procedures wordt tot op heden getoetst aan de CROW normen, zoals opgenomen in de CROW-publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Op 29 november 2014 zijn de Woningwet en het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd, waardoor het parkeren voortaan in bestemmingsplannen moet worden geregeld. Deze ontwikkeling is aanleiding geweest om de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' voor de gehele gemeente op te stellen. De nota 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' functioneert als nieuw toetsingskader voor toekomstige ontwikkelingen. De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht wil bij nieuwbouwplannen of wijzigingen van het gebruik eisen kunnen stellen aan het aantal parkeerplaatsen en hierbij toetsen aan de uitgangspunten van de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018'. Dit paraplubestemmingsplan voorziet in de verankering van de toetsing op basis van de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018'. De invloed van het nieuwe beleid op de ontwikkeling van plannen is beperkt ten opzichte van de huidige situatie, omdat de grondslag van de gebruikte normen zowel in de oude als de nieuwe situatie gebaseerd is op de richtlijnen uit de CROW-publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' is.

Het ontwerp van het paraplubestemmingsplan is ter inzage gelegd. Er zijn binnen deze termijn geen zienswijzen of overlegreacties ingediend.

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

5 Procedure

5.1 Voorbereidingsfase

Overleg

Conform artikel 3.1.1. van het Bro dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Dit paraplubestemming voorziet uitsluitend in een juridische regeling voor parkeernormen conform de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018'. De invloed van het nieuwe beleid op de ontwikkeling van plannen is beperkt ten opzichte van de huidige situatie, aangezien de grondslag van normen wordt gevonden zowel in de oude als de nieuwe situatie de CROW-publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' is. Daarom zijn er geen instanties waarvan de belangen in het geding komen met de vaststelling van dit plan en is er gekozen om geen vooroverleg te voeren.

5.2 Ontwerpfase

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. De kennisgeving van het ontwerpbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan moet in de Staatscourant worden geplaatst en dient - met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening - ook via elektronische weg te geschieden. Tevens dient de kennisgeving te worden toegezonden aan die diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn, aan het waterschap en aan belanghebbende gemeenten.

Het ontwerp van het paraplubestemmingsplan is vanaf 22 november 2018 gedurende zes weken ter inzage gelegd. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan in te dienen. Ook zijn de stukken met de kennisgeving aan de eerder genoemde diensten en instanties worden toegezonden (artikel 3:13 Awb). Er zijn binnen deze termijn geen zienswijzen of overlegreacties ingediend en de gemeenteraad heeft besloten het paraplubestemmingsplan ongewijzigd vast te stellen.