GEMEENTE VIJFHEERENLANDEN



NOTA PARKEERNORMEN

2026

3 december 2025

Inhoud

1. Inleiding....2
1.2 Aanleiding....2
1.3 Doelstelling....3
1.4 Toepassing....3
2. Uitgangspunten parkeernormen....4
2.1 Basis parkeernormen....4
2.2 Stedelijkheidsgraad en locatie....4
2.3 Gehandicaptenparkeerplaatsen....5
2.4 Opladen elektrische voertuigen....5
2.5 Acceptabele loopafstanden....6
2.6 Parkeren op eigen terrein....7
2.7 Kiss en Ride voorzieningen basisonderwijs....8
2.8 Bijzonderheden....8
3. Toepassen parkeernormen....10
3.1 Bepalen parkeerbehoefte....10
3.2 Verrekening oude functie....10
3.3 Toets dubbelgebruik....11
3.4 Mobiliteitscorrectie....12
3.5 Realisatie parkeereis....13
4. Kencijfers fietsparkeren....15
5. Inwerkingtreding en intrekking bestaande nota....16
Bijlage 1 - Parkeernormen....17
Bijlage 2 - Gebiedsindeling....20

1. Inleiding

Deze nota parkeernormen zorgt voor een toetsingskader bij besluitvorming over nieuwe (bouw)ontwikkelingen en functiewijzigingen in de gemeente Vijfheerenlanden. In deze nota worden de normen onderbouwd, toegelicht en de uitzonderingen aangegeven. De parkeernormen zoals vermeld in bijlage 1 van deze nota zijn van toepassing op alle nieuwe ontwikkelingen en transformaties vanaf het moment van vaststelling van deze nota.

1.2 Aanleiding

Het oude parkeernormenbeleid van de gemeente Vijfheerenlanden is opgenomen in de 'nota parkeernormen 2022-2030', vastgesteld op 21 april 2022. Hoewel deze nota oorspronkelijk bedoeld was voor een langere periode, is gebleken dat actualisatie nodig is vanwege nieuwe CROW-richtlijnen en veranderde inzichten in mobiliteit in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen. Daarom is de voorliggende 'nota parkeernormen 2026' vastgesteld. Deze geldt als vervanging van de eerder vastgestelde nota parkeernormen 2022-2030.

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (veelal woningbouw) of veranderingen betekenen vaak een toename in de verkeersstromen op bestaande wegen en extra vraag naar parkeerplaatsen. Om te voorkomen dat bij de ontwikkeling van een locatie of een functieverandering de parkeerdruk moet worden opgevangen in de omgeving, worden parkeernormen opgelegd aan de initiatiefnemer. Hierbij gelden een drietal uitgangspunten:

- Het voorzien in de parkeerbehoefte behoort tot de verantwoordelijkheden van de initiatiefnemer van de ontwikkeling.
- De benodigde parkeerplaatsen moeten op het eigen terrein van het bouwplan worden gerealiseerd. Alleen als dat aantoonbaar niet mogelijk is, kan het college van burgemeester en wethouders hiervan afwijken (zie ook art. 3.3.1 paraplubestemmingsplan). Dit mag uitsluitend wanneer er voldoende ruimte in de omgeving is om de extra parkeerdruk op te vangen. Het college baseert deze beslissing op metingen van de parkeerdruk.
- Het toepassen van de parkeernormen heeft een positieve invloed op de bereikbaarheid, leefbaarheid en de economische vestigingsklimaat.

Het CROW (een nationaal kennisinstituut dat zich onder andere bezighoudt met infrastructuur, verkeer en openbare ruimte) biedt gemeenten parkeerkencijfers. Deze cijfers zijn voor gemeenten een hulpmiddel om te komen tot parkeernormen. Om parkeernormen te ontwikkelen die passend zijn voor de gemeente Vijfheerenlanden worden de kencijfers van het CROW gebruikt als basis.

Juridisch gezien is het nodig om de parkeernormen en de bijbehorende systematiek vast te leggen. Het doel blijft te voorkomen dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of functiewijzigingen leiden tot een ongewenste parkeerdruk in de omgeving. Door een aparte nota bestuurlijk vast te stellen houdt de gemeente de controle op de kwaliteit van de openbare ruimte.

1.3 Doelstelling

De gemeente wil de vraag naar parkeergelegenheid faciliteren op dusdanige wijze dat zowel de bereikbaarheid van de gemeente in zijn geheel als van verschillende delen daarvan (centra, woonwijken, bedrijventerreinen (werklandschappen), etcetera) kan worden gewaarborgd en de kwaliteit van de openbare ruimte behouden blijft of verbetert. Een tekort aan parkeercapaciteit kan een bron van ergernis in een (centrum)gebied of (woon)buurt zijn. Een goede sturing en afweging van belangen is noodzakelijk bij het oplossen van het parkeervraagstuk. Parkeernormen zijn daarbij een hulpmiddel.

De nota parkeernormen heeft als doel een duidelijk kader te bieden voor de berekening van de parkeerbehoefte voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en functiewijzigingen binnen de gemeente Vijfheerenlanden. Een aantal redenen om een nota parkeernormen op te stellen zijn:

- Parkeernormen dragen bij aan een goed woon- en werkklimaat;
- Nieuwe ontwikkelingen mogen niet leiden tot parkeerproblemen in de omgeving;
- Initiatiefnemers worden gestimuleerd om met oplossingen te komen voor de eigen parkeerbehoefte.

1.4 Toepassing

De nota parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente ten behoeve van nieuwbouw, verbouwingen, uitbreidingen of een wijziging in functie, waarover nog besluitvorming moet plaatsvinden via bijvoorbeeld een omgevingsvergunning of het omgevingsplan.

Voor de dagelijkse praktijk geldt dat:

- Er binnen de gemeente sprake moet zijn van een eenduidige norm die op eenvoudige wijze binnen de gemeente kan worden toegepast;
- De nota parkeernormen duidelijkheid schept voor initiatiefnemers over het aantal te realiseren parkeervoorzieningen bij de ontwikkeling van ruimtelijke projecten;
- Nieuwe planontwikkelingen geen parkeeroverlast mogen veroorzaken voor de nabije omgeving.

2. Uitgangspunten parkeernormen

In dit hoofdstuk wordt toegelicht hoe de parkeernormen tot stand zijn gekomen. Vervolgens wordt ingegaan op de volgende onderwerpen: gehandicaptenparkeerplaatsen, opladen elektrische voertuigen, acceptabele loopafstanden, parkeren op eigen terrein, kiss en ride voorzieningen bij basisscholen en overige bijzonderheden.

2.1 Basis parkeernormen

Het CROW geeft parkeerkencijfers uit die aan de basis staan van de parkeernormen van de gemeente Vijfheerenlanden. Voor deze nota parkeernormen is het CROW, 'Parkeerkencijfers 2024' (versie juni 2024) als basis gehanteerd. De parkeerkencijfers van CROW gelden niet als vaste norm maar hebben een bandbreedte. Ook zijn de parkeerkencijfers onderverdeeld in stedelijkheidsgraad en locatie. Met deze informatie is het mogelijk om een vaste parkeernorm te ontwikkelen, die past bij de karakter van de kernen binnen de gemeente Vijfheerenlanden. Doordat er regelmatig nieuwe inzichten, ontwikkelingen en trends in de mobiliteit voordoen, kan dat voor CROW aanleiding geven voor actualisatie van de parkeerkencijfers. Indien we dit nodig achten en daar aanleiding toe is, zullen we de nota parkeernormen actualiseren en opnieuw ter vastlegging aan de Raad voorleggen.

We gebruiken de bandbreedte in de parkeerkencijfers van het CROW om de parkeernorm aan te passen aan gebied waar het over gaat. Dit doen we als volgt:

- Voor de functie 'wonen' wordt in de centra van Leerdam en Vianen uitgegaan van de minimale parkeerkencijfers van het CROW.
- Voor andere delen van de gemeente wordt voor de functie 'wonen' het gemiddelde parkeerkencijfer van het CROW gebruikt.
- Voor andere functies dan 'wonen' wordt het gemiddelde CROW-kencijfer toegepast.

2.2 Stedelijkheidsgraad en locatie

Het CROW publiceert parkeerkencijfers, waarbij onderscheid wordt gemaakt op basis van stedelijkheidsgraad en locatie. De omgevingsadressendichtheid van gemeente Vijfheerenlanden bedraagt 925 adressen per km². Op basis hiervan valt de gemeente in de categorie 'weinig stedelijk'.

Ook de ligging van een bepaalde voorziening heeft invloed op de parkeerbehoefte. Het is in de binnensteden vaak moeilijker om parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren. In binnensteden zijn vaak meer vormen van (openbaar) vervoer beschikbaar, waardoor mensen minder vaak de auto zouden kunnen gebruiken. Ook wordt het daar acceptabeler geacht om niet voor de deur te kunnen parkeren. Om deze redenen heeft het CROW gekozen voor een parkeerkengetal per gebied, waarbij vier verschillende gebieden worden aangehouden, namelijk: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied.

Voor de gemeente Vijfheerenlanden kiezen we voor een indeling in twee zones. Dit doen we omdat de kernen van Vijfheerenlanden relatief klein zijn. De indeling voor Vijfheerenlanden is als volgt:

- Voor de centra van Leerdam en Vianen geldt de zone 'centrum'.
- De overige delen van de gemeente vallen onder de categorie 'rest bebouwde kom'.

In bijlage 2 zijn kaarten opgenomen die deze twee zones visueel weergeven.

2.3 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij de bepaling van de parkeerbehoefte van voorzieningen met een grote aantrekkingskracht zoals stadscentra, sportvoorzieningen, maatschappelijke voorzieningen of een combinatie hiervan, moet rekening gehouden worden met de realisatie van gehandicaptenparkeerplaatsen (niet op kenteken).

Bij publieke voorzieningen, zoals een bioscoop, bibliotheek, sportvoorziening en gemeentehuis, en (buurt)winkelcentra dienen ten minste 2% van de parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaatsen ingericht te zijn. De maximale afstand tot de ingang van de betreffende voorziening bedraagt 50 meter.

Bij medische voorzieningen, zoals ziekenhuizen, huisartsenpraktijken, apotheken tandartsen, fysiotherapie, psychologische zorg, dienen ten minste 5% van de parkeerplaatsen als gehandicaptenplaatsen ingericht te zijn. De maximale afstand tot de ingang bedraagt ook hier 50 meter.

2.4 Opladen elektrische voertuigen

Bij de bepaling van de parkeerbehoefte van voorzieningen met een grote aantrekkingskracht zoals stadscentra, sportvoorzieningen, maatschappelijke voorzieningen of een combinatie hiervan, moet rekening gehouden worden met de realisatie van parkeerplaatsen voor elektrisch laden. Over de voorwaarden wordt verwezen naar 'beleidsregel oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Vijfheerenlanden'.

Voor bestaande woningen wordt het aantal laadpalen afgestemd op de vraag. Bewoners kunnen zelf een aanvraag doen voor een publieke laadpaal in de openbare ruimte nabij hun woning. De gemeente beoordeelt deze aanvraag op basis van de vastgestelde voorwaarden.

2.5 Acceptabele loopafstanden

Parkeervoorzieningen dienen op een acceptabele loopafstand gerealiseerd te worden. Over het algemeen willen automobilisten zo dicht mogelijk bij de eindbestemming parkeren. Hoe verder weg geparkeerd dient te worden, hoe groter de kans dat er foutief geparkeerd wordt en er parkeeroverlast ontstaat. De acceptatie van een loopafstand is afhankelijk van onder andere de locatie, motieven om te parkeren, aantrekkelijkheid van de route, parkeerkosten en alternatief vervoer. De gemeente Vijfheerenlanden hanteert voor verschillende motieven en locaties acceptabele loopafstanden. Deze loopafstanden zijn terug te vinden in onderstaande tabel.

Voor de centrumgebieden Vianen en Leerdam wordt afgeweken van de gegeven loopafstanden door het CROW voor de functie wonen. Door af te wijken van de gestelde norm wordt het mogelijk gemaakt om parkeren gedeeltelijk op te lossen buiten de centra. Naast dat buiten de centra meer mogelijkheden zijn om uit te breiden, draagt minder autoverkeer in de centra bij aan de leefbaarheid, veiligheid en de uitstraling van een binnenstad. Daarnaast worden ruimere loopafstanden voor centrumgebieden over het algemeen meer geaccepteerd door bewoners, bezoekers en ondernemers. Overige loopafstanden zijn conform CROW.

Hoofdfunctie (van geparkeerde auto naar …)	**Loopafstanden in meters**	
	Centrum Leerdam en Vianen	Rest bebouwde kom VHL
Van auto naar woning	600	200
Van auto naar supermarkt	200	200
Van auto naar stadscentrum/winkelgebied	600	200
Van auto naar werklocatie	600	200
Van auto naar bioscoop/theater	600	100
Van auto naar sportvoorziening	600	200
Van auto naar schoollocatie	100	100
Van auto naar huisarts/fysio/apotheek	100	100
Van auto naar ziekenhuis	100	100

Tabel 2-1 Acceptabele Loopafstanden verschillende functies

2.6 Parkeren op eigen terrein

Bij een (nieuw) bouwinitiatief moet de parkeervraag worden opgelost op eigen terrein of binnen de plangrenzen van de ontwikkeling. Bij grootschalige woningbouwontwikkelingen (vanaf 10 woningen of wooneenheden) moeten de parkeerplaatsen voor bezoekers openbaar toegankelijk zijn. Een parkeergarage voor bewoners mag afgesloten zijn, mits er daarnaast voldoende openbare bezoekersparkeerplaatsen zijn.

Rekenwaarde parkeerplaatsen op eigen terrein (auto)
In de praktijk komt het vaak voor dat een garage voor andere doeleinden wordt gebruikt dan parkeren. Hiermee dient rekening gehouden te worden om een realistisch aantal parkeerplaatsen aan te leggen. In Tabel 2-2 wordt aangegeven wat wel meetelt als parkeerruimte op eigen terrein inclusief berekeningsaantallen. Deze zijn gebaseerd op richtlijnen van CROW. Daarbij hanteren wij een standaard lengte en breedte van een parkeervak: lengte = 5,13 en breedte = 2,50 (bron: CROW).

Een garage in de vorm van parkeerkelder of een parkeerdek met verschillende parkeerplaatsen die uitsluitend bedoeld zijn voor parkeren, wordt 100% meegeteld als parkeergelegenheid.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Afmeting (lengte x breedte in meters)
Enkele oprit[1] zonder garage	1	0,8	5,13 x 2,5
Lange oprit zonder garage of carport	2	1	10,26 x 2,5
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	5,13 x 5,0
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	5,13 x 2,5
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	5,13 x 2,5
Garage met enkele oprit	2	1,0	10,26 x 2,5
Garage met lange oprit	3	1,3	15,39 x 2,5
Garage met dubbele oprit	3	1,8	5,13 x 5,0

Tabel 2-2 Rekenwaarde parkeerplaatsen op eigen terrein (CROW)

[1] Met de term 'oprit' bedoelen we een parkeerplaats op eigen terrein.

2.7 Kiss en Ride voorzieningen basisonderwijs

In de parkeernorm voor de functie basisonderwijs is het halen en brengen van scholieren niet opgenomen. Dit behoeft echter wel aandacht. Voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen voor kiss & ride hanteren we de volgende rekenmethode:

- Groepen 1 t/m 3: aantal leerlingen * % leerlingen met auto * 0,5 (reductiefactor parkeerduur) * 0,75 (reductiefactor aantal kinderen per auto)
- Groepen 4 t/m 8: aantal leerlingen * % leerlingen met auto * 0,25 (reductiefactor parkeerduur) * 0,85 (reductiefactor aantal kinderen per auto)
- Peuterspeelzaal/kinderdagverblijf: aantal leerlingen * % ouders van leerlingen met auto * 0,25 reductiefactor parkeerduur * 0,75 reductiefactor aantal kinderen per auto
- Naschoolse opvang: hierbij wordt gerekend met dezelfde normen en reductiefactoren als bij de groepen 4 t/m 8

Het percentage leerlingen dat met de auto wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 10% en de 60%. Gemiddeld ligt het percentage op:

- Groepen 1 t/m 3: 30%
- Groepen 4 t/m 8: 10%
- Peuterspeelzaal/kinderdagverblijf: 60%

Reductiefactor parkeerduur:

- Groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
- Groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
- Peuterspeelzaal/kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25

Reductiefactor aantal leerlingen per auto:

- Groepen 1 t/m 3 en peuterspeelzaal/kinderdagverblijf = 0,75
- Groepen 4 t/m 8 = 0,85
- Peuterspeelzaal = 0,75

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen met maximaal 40% worden gereduceerd.

2.8 Bijzonderheden

In het paraplubestemmingsplan wonen en parkeren zijn twee gebieden aangemerkt als uitzondering. Dit zijn de plangebieden van de bestemmingsplannen ‘Hoef en Haag’ en ‘Broekgraaf’. Voor deze bestemmingsplannen is in het paraplubestemmingsplan bepaald dat de in deze bestemmingsplannen opgenomen parkeerregeling in bepaalde situaties onverminderd van kracht blijft. Deze nota parkeernormen is voor de situaties zoals bepaald in het paraplubestemmingsplan daarmee niet van toepassing op de plangebieden van de bestemmingsplannen ‘Hoef en Haag’ en ‘Broekgraaf’.

Eventuele uitbreidingen die nog niet zijn vastgesteld, zowel in het dorp ‘Hoef en Haag’ als de Leerdamse wijk Broekgraaf vallen wel ‘gewoon’ onder deze nieuwe nota parkeernormen.

3. Toepassen parkeernormen

In dit hoofdstuk staat beschreven hoe de parkeernormen toegepast moeten worden bij het bepalen van de parkeerbehoefte van een ontwikkeling. Vervolgens wordt ingegaan op het verrekenen van oude functies (in het geval van functiewijziging), mogelijkheden voor dubbelgebruik en mobiliteitscorrectie en de realisatie van de parkeereis.

3.1 Bepalen parkeerbehoefte

Bij elk plan wordt aan de hand van de parkeernormen bepaald wat de parkeerbehoefte is. Per functie wordt het benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. In bijlage 1 zijn de parkeernormen van de gemeente Vijfheerenlanden te vinden, specifiek voor de functie wonen. Voor de andere functies wordt verwezen naar de Parkeerkencijfers 2024 van het CROW. Zoals eerder in dit document beschreven (zie paragraaf 2.2), wordt er onderscheid gemaakt in de ligging van het plan: centrum en rest van de bebouwde kom.

Voor functies die niet staan vermeld in de Parkeerkencijfers van het CROW geldt dat maatwerk noodzakelijk is. Dit geldt bijvoorbeeld voor bijzondere of nieuwe functies waarvoor geen standaard parkeerkencijfers beschikbaar zijn. In dergelijke gevallen wordt in overleg met de gemeente een passende parkeernorm vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met de aard van de functie, het verwachte gebruik en de lokale situatie.

De uitkomst van de parkeereis wordt altijd naar boven afgerond. Dit betekent dat een berekende behoefte van bijvoorbeeld 12,4 parkeerplaatsen resulteert in een eis van 13 parkeerplaatsen. Deze afronding is noodzakelijk omdat er geen halve parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden en een afronding naar beneden feitelijk een tekort zou betekenen. De afronding vindt plaats op het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen, dus niet per afzonderlijke functie.

Aandeel bezoekers bij woningen
De parkeernormen voor functie ‘wonen’ (zie bijlage 1) wordt de parkeereis voor het parkeren van de bewoners zelf berekend. Deze parkeernorm is exclusief het aandeel bezoekersparkeren. Het aantal benodigde bezoekersplaatsen dient apart berekend en opgeteld worden bij de parkeernorm om de totale parkeerbehoefte van de functie ‘wonen’ te bepalen. Deze aanvulling geldt voor alle nieuwe ontwikkelingen en transformaties.

3.2 Verrekening oude functie

Bij een functieverandering is het afhankelijk van de locatie of de nieuw berekende parkeereis kan worden verminderd met de parkeereis van de laatste actieve functie. Het bestaande aantal parkeerplaatsen wordt hier vervolgens van afgetrokken. In de centra van Leerdam en Vianen doen we dit niet, in de rest van de bebouwde kom in Vijfheerenlanden wel.

Centrum Leerdam en Vianen

De verrekening is niet mogelijk in de centrumgebieden Leerdam en Vianen. Reden hiervoor is het historische karakter van de centra. De panden zijn gebouwd in een ver verleden, toen er nog geen sprake was van parkeernormen en het autobezit nog niet bestond of nog niet zo'n omvang heeft als nu. Als hier de mogelijkheid van verrekening met de oude functie zou worden toegestaan, zou dit ertoe leiden dat functies gemakkelijk kunnen worden omgezet (met name van winkel naar wonen) zonder dat er extra parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden. Daarmee zou de parkeerdruk, die in het centrum hoog is nog hoger worden, hetgeen ongewenst is. Om de daar gewenste de transitie naar wonen toch mogelijk te maken, wordt voor de functie 'wonen' het minimum parkeerkental als basis genomen. Zie ook paragraaf 2.1.

Bijzonderheden
Bij initiatieven waarbij verwacht wordt dat door de ontwikkeling de parkeerdruk in de omgeving te hoog wordt, kan de gemeente aan de ontwikkelaar vragen een onafhankelijk parkeeronderzoek aan te leveren in de directe omgeving van het plangebied.

Dit parkeerdrukonderzoek dient altijd voorafgaand aan de uitvoering besproken te worden met de gemeente. Het onderzoek moet worden uitgevoerd door een onafhankelijk bureau, waarbij bijvoorbeeld een loopafstand van 100 meter wordt gehanteerd. De gemeente bepaalt welke straten wel of niet in het onderzoek mogen worden meegenomen, waarbij bijvoorbeeld grote parkeerplaatsen bij winkelcentra worden uitgesloten van het onderzoek.

Wanneer uit dit onderzoek blijkt dat de parkeerdruk na de ontwikkeling hoger is dan 85%, mag de gemeente eisen dat wordt voldaan aan de parkeereis. In dat geval is verrekening niet toegestaan.

3.3 Toets dubbelgebruik

De parkeervraag van de verschillende functies is niet altijd op hetzelfde moment aanwezig. Het is hierdoor in een gebied met gemengde functies mogelijk dat parkeerplaatsen een gecombineerd gebruik kennen (dubbelgebruik). Een kapperszaak in een woonwijk trekt overdag bezoekers aan die kunnen parkeren op plaatsen die in de avond en 's nachts voornamelijk door bewoners worden gebruikt bijvoorbeeld. De totale parkeervraag is dan lager dan een eenvoudige optelsom van de parkeervraag per functie. Dit zou ook een vertekend beeld geven van de totale parkeerbehoefte. Door het toepassen van dubbelgebruik ontstaat er een realistisch beeld van de parkeerbehoefte op verschillende tijdstippen. Met dubbelgebruik mag alleen rekening gehouden worden wanneer de parkeerplaatsen vrij toegankelijk zijn. Een parkeerplaats op een oprit telt daarom niet worden mee. Bij het bepalen van dubbelgebruik, is de hoogste parkeervraag op een bepaalde dagperiode leidend. Dit is het gezamenlijk piekmoment. De aanwezigheidspercentages die gebruikt worden bij het bepalen van dubbelgebruik zijn niet opgenomen in deze nota. Voor de meest actuele aanwezigheidspercentages van functies wordt verwezen naar het CROW.

3.4 Mobiliteitscorrectie

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kan onder voorwaarden een mobiliteitscorrectie worden toegepast op de parkeernorm. Dit houdt in dat, door het stimuleren en faciliteren van alternatieve mobiliteitsvormen, het aantal te realiseren parkeerplaatsen kan worden verminderd. Het toepassen ven een mobiliteitscorrectie is een optionele stap. De initiatiefnemer bepaalt óf, en in welke mate, hiervan gebruik wordt gemaakt.

Reductiemogelijkheden
De volgende maatregelen kunnen aanleiding geven tot een verlaging van de parkeerbehoefte:

- Voor iedere ingezette deelauto mag de parkeerbehoefte met maximaal drie reguliere parkeerplaatsen worden verminderd, met inachtneming van de benodigde stallingsruimte voor de deelauto zelf. De maximale inzet bedraagt twee deelauto's per dertig parkeerplaatsen.
- Alternatieve mobiliteitsoplossingen: Naast de hierboven genoemde standaardmaatregelen kunnen ook andere innovatieve of locatie-specifieke mobiliteitsoplossingen aanleiding geven tot een mobiliteitscorrectie, zoals de nabijheid van hubs.

Of de correctie reëel is en wat de exacte reductie dan is, wordt per situatie bepaald door de gemeente. Dit betreft altijd maatwerk, afhankelijk van de lokale situatie, het type ontwikkeling en de onderbouwing in het mobiliteitsplan.

Voorwaarden voor toepassing
De mobiliteitscorrectie is alleen van toepassing op het bewonersdeel van de parkeervraag en niet op het bezoekersdeel. De initiatiefnemer dient een mobiliteitsplan in bij de aanvraag van de omgevingsvergunning. Hierin wordt ten minste het volgende onderbouwd:

- Welke mobiliteitsoplossingen worden ingezet;
- Wat het verwachte effect is op de parkeerbehoefte;
- Of de ontwikkeling zich bevindt binnen een straal van 400 meter van een halte van hoogwaardig openbaar vervoer of een treinstation;
- Hoe de voorgestelde mobiliteitsoplossingen gedurende een periode van minimaal tien jaar geborgd blijven.

De gemeente toetst het mobiliteitsplan mede op basis van actuele inzichten, ervaringen en lokale omstandigheden.

Borging en monitoring
De mobiliteitsoplossingen dienen aantoonbaar operationeel te zijn bij oplevering van de eerste woningen. Bovendien dient in de huur- of koopovereenkomsten via een kettingbeding te worden vastgelegd dat:

- Bij de ontwikkeling een deelmobiliteitsconcept of alternatieve mobiliteitsoplossingen is toegepast en dat de parkeereis op basis daarvan is bijgesteld;
- Bewoners kunnen worden uitgesloten van het verkrijgen van een parkeervergunning, indien dit noodzakelijk is voor de borging van het mobiliteitsconcept.

3.5 Realisatie parkeereis

Het parkeerbeleid van de gemeente is erop gericht dat bij ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor zowel auto's en fietsers, zodat een toekomstbestendige parkeersituatie is gewaarborgd. Het uitgangspunt is dat parkeren op eigen terrein wordt opgelost. Wanneer het niet mogelijk is om parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren, biedt de gemeente de mogelijkheid om op een andere wijze aan de parkeereis te voldoen (afwijkingsmogelijkheden). Het uitgangspunt bij alternatieven is dat er geen parkeeroverlast voor de bewoners ontstaat. In deze paragraaf wordt het stappenplan voor het voldoen aan de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen weergegeven.

Stap 1 vormt het uitgangspunt. Alleen wanneer het voor de initiatiefnemer aantoonbaar niet mogelijk is om aan stap 1 te voldoen, mogen de vervolgstappen (stap 2 tot en met 4) in de aangegeven volgorde worden overwogen. Het is niet toegestaan om direct een beroep te doen op stap 2, 3 of 4 zonder eerst stap 1 volledig te hebben onderzocht en onderbouwd waarom deze niet uitvoerbaar is. De volgorde van de stappen is verplicht te hanteren, waarbij stap 4 geldt als laatste mogelijkheid.

Stap 1: Parkeereis voldoen binnen de ontwikkeling
Het uitgangspunt is dat de parkeereis, volgens de in deze nota vermelde standaard parkeernormen, opgelost dienen te worden binnen de plangrenzen van de ontwikkeling. Mocht dit niet haalbaar zijn, dan moet de initiatiefnemer onderbouwd aangeven waarom deze niet op eigen terrein of binnen de grenzen van de planontwikkeling gerealiseerd kunnen worden. Wanneer de initiatiefnemer niet kan voorzien in voldoende parkeervoorzieningen volgens dit uitgangspunt, dan is het mogelijk om gebruik te maken van navolgende stappen, in deze volgorde.

Stap 2: Parkeereis bij vervangende voorzieningen (privaat/particulier)
Om te voldoen aan de resterende parkeereis kan gebruik gemaakt worden van vervangende parkeervoorzieningen (privaat/particulier) op een locatie binnen de in deze nota vermelde loopafstanden, zover deze nog niet zijn toegewezen aan een andere ontwikkeling. Daarnaast is het belangrijk dat de toenemende parkeerdruk het toelaat (maximaal 85% na ontwikkeling) op maatgevende momenten. De initiatiefnemer dient te beschikken over een parkeerovereenkomst tussen initiatiefnemer en de aanbieder van de parkeerruimte. Deze overeenkomst dient minimaal 10 jaar te gelden. Naast dit privaatrechtelijke spoor wordt in het ruimtelijk besluit een voorwaarde of voorwaardelijke verplichting opgenomen. Hierin staat dat de vervangende parkeervoorzieningen gerealiseerd moeten worden, als dit met het oog op de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het initiatief (voldoende parkeergelegenheid) noodzakelijk is.

Stap 3: Parkeereis op publiek gebied
De parkeereis kan geheel of gedeeltelijk in het openbaar gebied op bestaande openbaar parkeerplaatsen (op gemeentegrond) worden opgevangen. Dit in samenspraak met de gemeente en nadat een onafhankelijk parkeerdrukonderzoek in de omgeving is uitgevoerd. Over de afbakening van het onderzoeksgebied dient afstemming plaats te vinden met de gemeente Vijfheerenlanden. Na ontwikkeling mag de parkeerdruk in de omgeving maximaal 85% bedragen.

Stap 4: Parkeereis middels anterieure overeenkomst regelen
Indien voorgaande stappen geen mogelijkheden bieden om (volledig) te voldoen aan de parkeereis, dan bieden maatwerkafspraken een laatste mogelijkheid. In deze situatie kan, onder voorwaarden, afgeweken worden van de in deze nota genoemde parkeernorm. Er kan bijvoorbeeld een lagere parkeernorm overgekomen worden, maar deze aangepaste parkeernorm dient wel te vallen binnen de bandbreedte van parkeerkentallen van CROW. In de anterieure overeenkomst worden vervolgens voorwaarden vastgelegd hoe de afwijking van de in deze nota vermelde parkeernorm gecompenseerd wordt.

Als gemeente en initiatiefnemer overeenkomen om een lagere norm binnen de bandbreedte te hanteren, kan de gemeente ter compensatie aanvullende eisen aan de openbare ruimte stellen.

4. Kencijfers fietsparkeren

In onze omgevingsvisie en ons mobiliteitsplan zetten we in op leefbare binnensteden en duurzame vervoerswijzen. Naast de noodzaak om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's, is het daarmee ook belangrijk om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor fietsen. De aanvrager van een omgevingsvergunning moet daarom ook de parkeerbehoefte voor fietsers inzichtelijk maken.

Voor het bepalen van de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen of functiewijzigingen gelden geen normen, maar worden de richtlijnen van CROW (Fietsparkeerkencijfers 2025) gehanteerd. In deze publicatie is een overzicht gegeven van de belangrijkste functies met een richtlijn voor de capaciteitsbepaling voor het aantal fietsparkeervoorzieningen bij solitaire functies. De kencijfers staan los van de normen in het Besluit bouwwerken leefomgeving en andere wettelijke bepalingen. Ze zijn dus niet geschikt voor gebieden met grote menging van voorzieningen, zoals binnensteden. Er kan gemotiveerd worden afgeweken van deze richtlijnen. Op basis van de door de aanvrager aangedragen argumenten en overwegingen toetst de gemeente de geloofwaardigheid van de fietsparkeeroplossing.

Aandachtspunten bij deze toetsing zijn enerzijds de impact c.q. de grootte van de fietsparkeerbehoefte en anderzijds de inpassing van de parkeeroplossing. Die oplossing hoeft niet inpandig te zijn, hoeft niet met fietsklemmen geregeld te zijn, maar mag het gebruik van de openbare ruimte en de doorgang voor voetgangers en mensen met een kinderwagen of rolstoel niet hinderen.

Het voorzien in stallingruimte voor de fiets bij woningen is gewaarborgd middels het Besluit bouwwerken leefomgeving. Het voorzien in voldoende stallingsruimte voor de fiets bij niet-woonfuncties is (moet zijn) geborgd in de omgevingsvergunning.

5. Inwerkingtreding en intrekking bestaande nota

De Nota Parkeernormen treedt in werking met ingang van de eerste dag na de datum van de bekendmaking. De Beleidsnota Parkeernormen Vijfheerenlanden 2022 – 2030 wordt tegelijkertijd ingetrokken.

Bijlage 1 - Parkeernormen

In deze bijlage staan de parkeernormen voor de functie 'wonen' vermeld die de gemeente Vijfheerelanden hanteert. De parkeernormen voor de centra van Leerdam en Vianen zijn gebaseerd op het minimale parkeerkencijfers van het CROW (2025). Voor de andere delen van de gemeente wordt uitgegaan van het gemiddelde parkeerkencijfer van CROW (2025). Belangrijk aandachtspunt is dat de parkeernorm van de functie 'wonen' is opgebouwd uit twee onderdelen, namelijk een aandeel bewoners (zie Tabel 0-1) en een aandeel bezoekers (zie Tabel 0-2). Deze dienen dus bij elkaar opgeteld te worden.

Voor andere functies dan 'wonen' hanteert de gemeente het gemiddelde CROW-kencijfer.

Functie 'wonen'	Per	Centrum	Rest bebouwde kom
Koop, huis, vrijstaand	Woning	1,1	2
Koop, huis, twee-onder-een-kap	Woning	1	1,9
Koop, huis, tussen/hoek	Woning	0,8	1,8
Koop, appartement, >100 m² bvo	Woning	0,9	1,8
Koop, appartement, 75 - 100m² bvo	Woning	0,7	1,4
Koop, appartement, <75m² bvo	Woning	0,6	1,3
Huur, huis, vrije sector	Woning	0,6	1,4
Huur, huis, sociale huur	Woning	0,4	1,1
Huur, appartement, vrije sector, >100 m² bvo	Woning	0,6	1,4
Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100 m² bvo	Woning	0,3	1
Huur, appartement, vrije sector, <75 m² bvo	Woning	0,2	0,9
Huur, appartement, sociale huur, >100 m² bvo	Woning	0,3	1

Functie 'wonen'	Per	Centrum	Rest bebouwde kom
Huur, appartement, sociale huur, 75 - 100 m² bvo	Woning	0,2	0,9
Huur, appartement, sociale huur, <75 m² bvo	Woning	0,2	0,8
Huur, appartement, vrije sector of sociale huur <30 m² bvo	Woning	0,3	0,5
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	Woning	0,15[2]	0,25
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	Woning	0,5	0,9
Kleine 1-persoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	Woning	0,2	0,4

Tabel 0-1 Parkeernormen wonen (aandeel bewoners)

Aandeel bezoekers bij woningen

De parkeernormen voor functie 'wonen' wordt de parkeereis voor het parkeren van de bewoners zelf berekend. Deze parkeernorm is exclusief het aandeel bezoekersparkeren. Het aantal benodigde bezoekersplaatsen dient apart berekent en opgeteld worden bij de parkeernorm om de totale parkeerbehoefte van de functie 'wonen' te bepalen. Deze aanvulling geldt voor alle nieuwe ontwikkelingen en transformaties bij de functie 'wonen'.

Parkeerkencijfers voor bezoekers bij weinig stedelijk (per woning)	
Centrum	**Rest bebouwde kom**
0,15	0,2

Tabel 0-2 Parkeernormen wonen (aandeel bezoekers)

Voorbeeld: Als de parkeernorm voor bewoners 1,0 parkeerplaats per woning is en voor bezoekers 0,15, dan is de totale parkeervraag 1,15 parkeerplaatsen per woning.
Voor andere functies (zoals werken, winkelen en boodschappen doen), is het aandeel bezoekers al inbegrepen in de parkeerkencijfers.

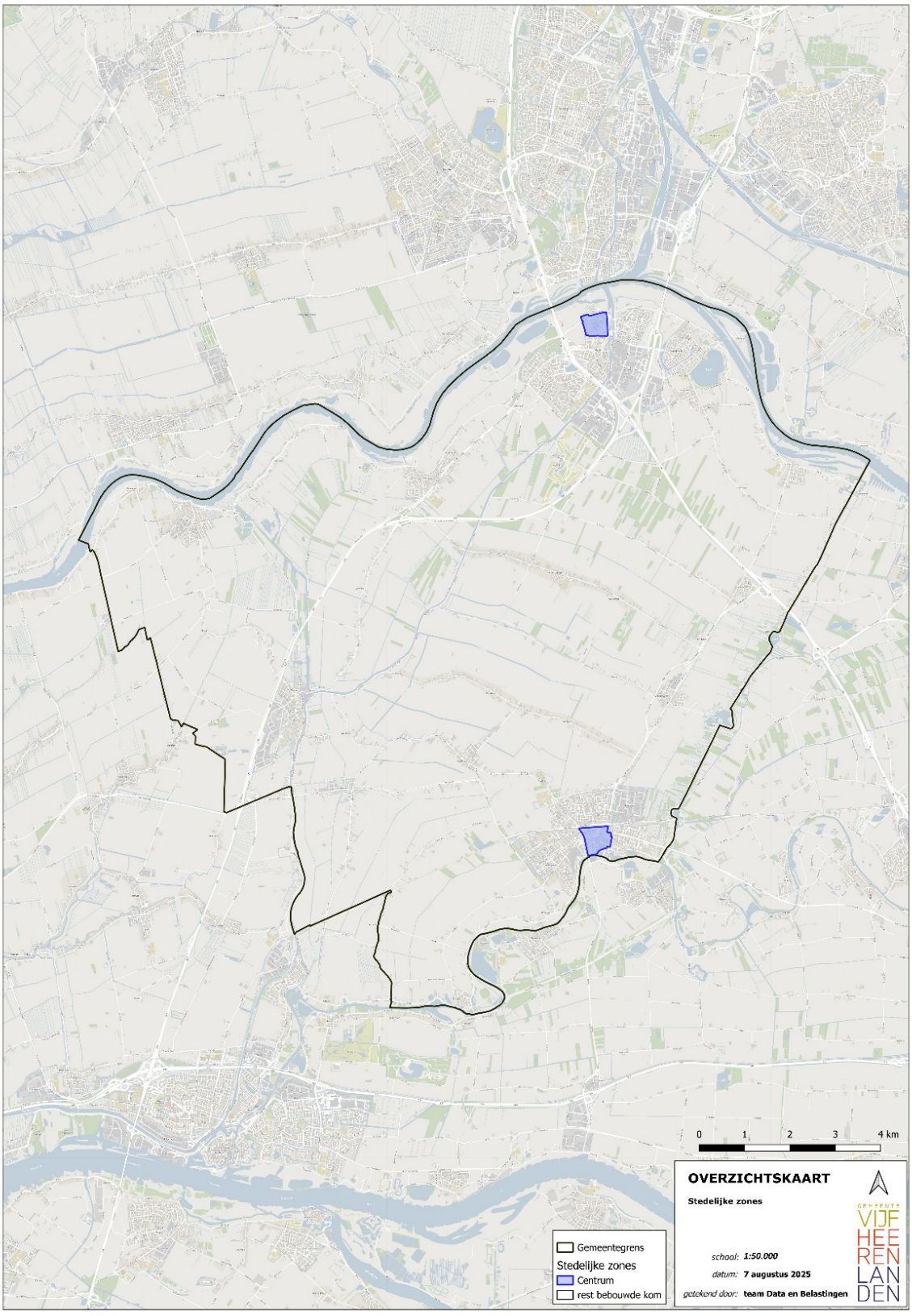
[2] Dit is afwijkend van het CROW.

Kamergewijze verhuur
Voor kamergewijze verhuur hanteert de gemeente Vijfheerenlanden een specifieke beleidsregel: Beleidsregel Kamergewijze verhuur Vijfheerenlanden 2025. Deze richt zich op de doelgroepen “Vergunninghouders’’ en “Wonen en Zorg’’. Deze beleidsregel is een aanvulling met betrekking tot functiewijzigingen van bestaande eengezinswoningen.

Wanneer een eengezinswoning wordt omgevormd tot een woning voor statushouders, geldt dat er maximaal drie statushouders in mogen wonen. De parkeernorm voor sociale huurwoningen binnen de rest bebouwde kom bedraagt 1,1 parkeerplaatsen per woning. Voor statushouders past de gemeente een aangepaste norm van 0,3 parkeerplaats per persoon toe. Hierdoor hoeven bij een functiewijziging naar kamergewijze verhuur geen extra parkeerplaatsen gerealiseerd te worden, aangezien de aangepaste norm 3 × 0,3 = 0,9 + bezoekers parkeren 0,2 = 1.1(3 x 0,3= 0,9 + 0,2 bezoekers per woning =1 ,1) binnen de bestaande parkeernorm valt.

Bijlage 2 - Gebiedsindeling

Stedelijke zones binnen de gemeente



Stedelijke zone Leerdam



Stedelijke zone Vianen

