

Nota parkeernormen

Inleiding

De nota Parkeernormen heeft als doel de parkeernormen voor verschillende functies te actualiseren. Daarbij gaat om onderwerpen zoals het aanpassen van de parkeernormen, het aanpassen van de maximale loopafstanden en de hoogte financiële vergoeding de initiatiefnemers kunnen storten waarbij de gemeente een deel van de parkeereis van de initiatiefnemer overneemt. De nieuwe Nota Parkeernormen is een actualisering van de Nota Parkeren vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 10 mei 2015, voor het laatst gewijzigd op 10 mei 2016.

Met deze nota, waarin parkeernormen voor woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen staan, worden de toepassingsregels voor de normen enerzijds flexibeler en anderzijds concreter. Dit draagt bij aan haalbaarheid van veel bouwprojecten, maar komt ook ten goede aan de gewenste mobiliteits-transitie en andere ambities op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid.

Het kan voorkomen dat in de Nota Parkeernormen terminologie en definities worden benoemd die in andere beleidsstukken van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk een net andere betekenis hebben (zoals het begrip bebouwde kom) of geografisch niet overeenkomen met hetgeen in de Nota Parkeernormen is benoemd of aangegeven. Als er verschillen zijn tussen deze nota en andere documenten, geldt de Nota Parkeernormen.

CROW-Richtlijnen

De Nota Parkeernormen sluit aan bij de nieuwste parkeerkencijfers, loopafstanden en de actuele landelijke normen en richtlijnen van CROW. De CROW is het landelijk instituut voor kennis over infrastructuur en mobiliteit in de fysieke leefomgeving en de toepassing daarvan in de praktijk.

Omgevingsverordening Provincie Zuid-Holland: afwijken van parkeernormen

Met het toepassen van deze parkeerkencijfers wordt afgeweken van de parkeernormen die de provincie Zuid-Holland hanteert in de vastgestelde provinciale verordening. In de omgevingsverordening hanteert de provincie voor:

- Woningbouw in de stationsomgeving (binnen een straal van 800 meter vanaf het station) een maximale parkeernorm van 0,7 parkeerplaats per woning (inclusief bezoekers);
- Sociale woningbouw een parkeernorm van 0,7 parkeerplaats per woning.

De provincie biedt gemeenten de mogelijkheid af te wijken van deze regels in de verordening, mits er sprake is van het vaststellen van op de lokale situatie afgestemde regels of beleid voor parkeren. De gemeente Bodegraven-Reeuwijk onderbouwt de afwijking van een parkeernorm van 0,7 (in beide situaties) als volgt.

In geen enkele buurt in onze gemeente is het gemiddelde aantal auto's per huishouden onder de 1,0 parkeerplaats per woning. Er is een duidelijk verschil in het autobezit tussen de provincie als geheel en de gemeente Bodegraven-Reeuwijk en/of de kern Bodegraven. Zo is het aandeel huishoudens zonder auto in Zuid-Holland 36% en in Bodegraven-Reeuwijk slechts 22%.

Grote investeringen in de provincie in het OV vinden vooral plaats in de Zuidvleugel van de Randstad, niet in een plattelandsgemeente als Bodegraven-Reeuwijk, dat niet beschikt over een fijnmazig OV-netwerk. Inwoners zijn hoofdzakelijk op de trein aangewezen, andere OV-vervoersmodaliteiten beperken zich hoofdzakelijk tot de bus naar Gouda.

In Bodegraven wonen relatief veel forenzen: 71 % van de werkende inwoners werken buiten de gemeente. Inwoners van Bodegraven zijn voor een aanzienlijk deel georiënteerd op Rotterdam. Vanuit Bodegraven is Rotterdam niet rechtstreeks bereikbaar met het openbaar vervoer. Ook een stad als Den Haag is niet rechtstreeks met het OV bereikbaar. Andere vormen van mobiliteit zoals deelauto's zijn (nog) niet populair in Bodegraven-Reeuwijk: inwoners vinden het onwennig en te duur. Het OV is voor veel inwoners dan ook geen alternatief voor de auto.

Te weinig parkeerplaatsen leidt tot verminderde bereikbaarheid en overlast in het centrum van Bodegraven. In het stationsgebied is sprake van een hoge parkeerdruk. Dat bevestigt ieder parkeeronderzoek dat de gemeente uitvoert in het centrum van Bodegraven (o.a. in 2010 en 2017). Sinds het laatste omvangrijke parkeeronderzoek hebben zich geen nieuwe ontwikkelingen voortgedaan die hebben geleid tot vermindering van de parkeerdruk.

Rondom het station is overdag sprake van parkeren door trein forenzen die daar parkeren. Vanwege de beperkte bereikbaarheid met het OV, en de hoge parkeerdruk, ook in buurten bij het centrum van Bodegraven, is een norm van 0,7 voor een sociale huurwoningen te laag. Typisch grootstedelijke problemen zoals leegstaande parkeerplaatsen in huurgarages bij sociale woningbouwprojecten spelen niet in Bodegraven-Reeuwijk. Parkeerplaatsen zijn over het algemeen openbaar en kunnen door de verschillende doelgroepen gebruikt worden.

De vraag om extra parkeerplaatsen vanuit de inwoners, vooral Bodegraven, is groot. Op inspraakavonden en bewonersbijeenkomsten krijgt de gemeente voortdurend signalen dat er diverse knelpunten zijn in Bodegraven met te weinig parkeerplaatsen. Er is weerstand tegen het omzetten van reguliere parkeerplaatsen naar parkeerplaatsen voor elektrisch laden. Bij elk woningbouw speelt de discussie over voldoende parkeerplaatsen. Voor de gemeente is dit een bevestiging van ons standpunt dat een parkeernorm van 0,7 niet verantwoord is. De parkeernorm van 0,7 is te laag voor zowel een nieuwe woning in het stationsgebied als het realiseren van een sociale huurwoning.

Loopafstanden

De in de Nota Parkeernormen gehanteerde loopafstanden, zijn ook gebaseerd op de CROW-richtlijnen. De CROW-richtlijnen houden echter een bandbreedte aan (minimale en maximale normen). In deze Nota Parkeernormen is dit systematiek niet overgenomen. In de nota hanteert de gemeente de maximale loopafstanden aan die gelden vanaf een geparkeerde auto naar een voorziening, ongeacht de stedelijkheidszone. Argumentatie om in onze gemeente de maximale loopafstanden per functie aan te houden ligt o.a. in onze mobiliteitsvisie waarbij we het STOMP-principe toepassen. Het STOMP-principe wordt gebruikt om steden en dorpen veiliger, duurzamer en leefbaarder te maken. Door voetgangers en fietsers prioriteit te geven, ontstaat een verkeerssysteem dat gezonder, milieuvriendelijker en efficiënter is. Autoverkeer wordt nog steeds gefaciliteerd, maar op een manier die niet ten koste gaat van andere weggebruikers.

Het is noodzakelijk omdat er niet voor alle parkeer vragende functies op een kortere afstand voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Met het hanteren van de maximale loopafstanden worden de parkeerterreinen op een ruimere afstand van het voorzieningengebied in Bodegraven- Centrum beter benut. Daarbij komt dat het aanhouden van grotere loopafstanden mensen stimuleert om meer te lopen en te fietsen, wat bijdraagt aan een gezonde leefomgeving.

Grotere loopafstanden hebben impact op mensen die niet in staat zijn om grotere afstanden te lopen. Een belangrijk argument voor grotere loopafstanden, ondanks de impact op mensen die slecht ter been zijn, is dat er meer ruimte ontstaat voor andere mobiliteitsoplossingen, zoals deelvervoer en specifieke voorzieningen voor minder mobiele personen.

Door auto's en parkeerplaatsen op grotere afstand te situeren, kan de openbare ruimte in het centrum worden ingericht met:

Goede OV-voorzieningen dichtbij voorzieningen, zodat mensen die minder mobiel zijn gemakkelijk gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

Meer ruimte voor toegankelijke infrastructuur, zoals bredere trottoirs, bankjes voor rustmomenten en veilige oversteekplaatsen.

Mogelijkheid voor speciaal vervoer, zoals pendelbussen, deelmobiliteit (zoals scootmobielen of elektrische shuttles) en gereserveerde parkeerplekken dicht bij voorzieningen voor mindervaliden.

Hiermee wordt de mobiliteit van mensen die slecht ter been zijn niet beperkt, maar juist ondersteund met slimme en duurzame alternatieven.

Loopafstanden zijn gebaseerd op gedragspatronen die in het verleden zijn onderzocht. Inmiddels zijn mensen door urbanisatie en digitalisering gewend langere afstanden te overbruggen binnen dorpen en steden.

Gebruik van smartphones maakt loopafstanden toegankelijker doordat mensen minder last hebben van een mentale drempel om te lopen (navigatieapps en real-time informatie).

Maximale afstanden bieden steden meer flexibiliteit bij het plannen van infrastructuur en ruimtelijke inrichting. Dit maakt toekomstige aanpassingen aan gebiedsontwikkelingen eenvoudiger, bijvoorbeeld bij woninguitbreiding of functieverandering van gebieden.

Routekaart Centrumplan Bodegraven

Om de samen hang tussen ontwikkelingen, beleid en acties te waarborgen, is het eerdergenoemde STOMP-principe uit de Mobiliteitsvisie opgenomen in de Routekaart voor het Centrumplan Bodegraven. Deze routekaart is op 20 november 2024 door de gemeenteraad vastgesteld.

In de routekaart is aangegeven dat, vanwege bestaande alternatieven voor de auto in het centrum, bij nieuwe woningbouwprojecten een lagere parkeernorm gehanteerd kan worden. Hierbij is bewust gekozen voor parkeerlocaties op iets grotere afstand van de woningen, waardoor de loopafstanden toenemen en de parkeernormen kunnen worden verlaagd.

Bij grotere ontwikkelingen in het centrum geldt de eis om te parkeren op eigen terrein. Voor kleinere woningbouwplannen wordt deze eis losgelaten, om zo de haalbaarheid en flexibiliteit van deze projecten te vergroten.

Regels voor parkeeronderzoek

Een parkeeronderzoek volgens deze parkeernota moet voldoen aan de volgende punten:

- **Eerlijkheid:** Het onderzoek moet gebaseerd zijn op feiten en zonder invloed van meningen.
- **Betrouwbaarheid:** De plekken, tijden en mensen die onderzocht worden, moeten een goed beeld geven van de hele gemeente of het gebied.
- **Duidelijke werkwijze:** Er moet een heldere en herhaalbare manier van onderzoek zijn, zoals tellingen, enquêtes en gegevens uit parkeerapps.
- **Actuele gegevens:** De informatie moet recent en passend zijn om een goed beeld te geven van het parkeerprobleem.

1. Parkeernormen en parkeereis

De gemeente Bodegraven-Reeuwijk stelt parkeereisen voor nieuwe bouwplannen. Een parkeereis is het aantal parkeerplaatsen dat bij de realisatie van het bouwplan aangelegd moet worden.

De parkeernormen, stedelijkheidsklasse/stedelijkheidszones, loopafstanden, en aanwezigheidspercentages van de maatgevende momenten zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering'.

De nota Parkeernormen heeft de volgende doelen:

- **Efficiënt gebruik van ruimte:** Geen onnodige parkeerplekken.
- **Leefbare wijken:** Voldoende parkeergelegenheid zonder overlast.
- **Betaalbare bouwplannen:** Niet meer kosten dan nodig.

De nota parkeernormen bestaat uit twee delen:

1. De **parkeernormen** (hoofdstuk 2): de eenheden die worden gebruikt voor het berekenen van de parkeereis. Deze staan in een tabel met 'parkeernormen'.
2. De methode voor het **vast stellen van de parkeereis** (hoofdstuk 3): parkeernormen worden gebruikt om de parkeereis voor een bouwplan vast te stellen. De factoren die daarbij een rol spelen zijn: mogelijkheden tot dubbelgebruik, de maatgevende vraag (piek gedurende verschillende momenten van de week), benutten van restcapaciteit en vrijstellingen.

Naast het vaststellen van de parkeereis voor (solitaire) bouwplannen worden parkeernormen gebruikt voor het opstellen van gebiedsvisies voor het parkeren, parkeerbalansen en omgevingsplannen voor zowel bestaande als nieuwe situaties.

Parkeernormen bepalen hoeveel parkeerplekken een project nodig heeft. Dit voorkomt problemen zoals:

- **Te weinig parkeerplaatsen:** Dit zorgt voor overlast in de buurt.
- **Te veel parkeerplaatsen:** Dit verspilt ruimte en maakt bouwplannen duurder.

Afwijking kan plaatsvinden op basis van een door het college van B en W gemotiveerd besluit. Daarbij kunnen diverse overwegingen een rol spelen zoals:

- Locatie specifieke omstandigheden;
- Bereikbaarheidskenmerken van voorzieningen;
- Specifieke eigenschappen van de functie;
- Mobiliteitskenmerken van de gebruiker(s)/bezoekers;
- Ruimtelijke en financiële haalbaarheid van een bouwplan;
- Een andere (verkeer aantrekkende) ontwikkeling;
- De kwaliteit van de openbare ruimte;

- Een aantoonbaar afwijkende parkeerbehoefte.

2. Parkeernormen kwantitatief

Opbouw parkeernorm

Omdat de parkeervraag afhangt van de Stedelijkheidsklasse en de Stedelijkheidszone, is de gemeente Bodegraven-Reeuwijk als volgt ingedeeld (zie *bijlage 1*):

- **Sterk stedelijk:** dit gebied bestaat uit de bebouwde kom van Bodegraven met een onderscheid naar *Stedelijkheidszone 'Centrum' (inclusief kernwinkelgebied Bodegraven)* en *'Rest bebouwde kom'*. De Stedelijkheidszone *'Centrum schil'* wordt niet benoemd, omdat in Bodegraven buiten het *'Centrum'* er geen grote verschillen zijn in de stedelijke karakteristieken.
- **Matig stedelijk:** de buurten buiten het *'Centrum'* van Bodegraven wordt de stedelijkheidszone *'Rest bebouwde kom'* gehanteerd.
- **Weinig stedelijk:** dit gebied bestaat uit de kernen Reeuwijk-Brug, Reeuwijk-Dorp, Waarder, Driebruggen, Nieuwerbrug met de *Stedelijkheidszone 'Rest bebouwde kom'*. Voor de buurten De Meije, Tempel, Sluipwijk en Hogebrug wordt de *Stedelijkheidszone 'Buitengebied'* gehanteerd.

Naast de parkeernormen kan ook sprake zijn van parkeerregulering. In het centrumgebied van Bodegraven is parkeerregulering ingevoerd in de vorm van een parkeerschijfzone. Op de bedrijventerreinen wordt met vergunning-parkeren gewerkt. De parkeerregulering zelf staat los van het toepassen van de parkeernormen. Bij het realiseren van de parkeereis wordt beoordeeld waar, en in welke vorm deze wordt gerealiseerd.

De parkeernormen worden gebaseerd **op het gemiddelde** van de kengetallen uit de CROW-publicatie 477 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering'.

3. Vaststellen parkeereis

3.1 Vier stappen

Voor het vaststellen van de parkeereis voor een nieuwbouwplan worden de volgende stappen doorlopen:

1. Op eigen terrein: Bij woningen en bedrijven moeten parkeerplaatsen zo veel mogelijk op eigen terrein worden gerealiseerd.
2. Op eigen bouwkvavel: Als eigen terrein niet mogelijk is en op (mandelig) openbaar terrein is ruimte, dan is op eigen bouwkvavel/perceel de volgende stap
3. In de openbare ruimte: Als dat niet kan, mogen bestaande openbare plekken worden gebruikt, mits er voldoende capaciteit is (max. 85% bezet)
4. Financiële bijdrage: Als beide niet mogelijk zijn, kan de ontwikkelaar een bijdrage leveren voor extra parkeerplaatsen elders.

3.2 Basiseis

De basiseis voor een bouwplan wordt bepaald door:

- Functie planontwikkeling (Wonen, werken en overige voorzieningen).
- Functiewijziging.
- Parkeernorm voor de functie.

Functie planontwikkeling

Voor het bepalen van de functie van de planontwikkeling wordt verwezen naar *Bijlage 3* van deze nota.

Functiewijziging

Voor nieuwbouwplannen wordt het benodigde aantal parkeerplaatsen berekend over het gehele nieuwbouwplan.

Voor sloop/nieuwbouwplannen en verbouwplannen kan bij het bepalen van de parkeereis gebruik worden gemaakt van het principe 'oud voor nieuw'. De initiatiefnemer moet met een parkeeronderzoek aantonen dat de parkeerbehoefte van de oude functie, in de openbare ruimte in voldoende mate aanwezig is. Bepalende factor hierbij is de acceptabele loopafstand/looptijd vanaf een geparkeerde auto naar de desbetreffende voorziening (wonen, werken en overige voorzieningen).

De acceptabele loopafstand is gekoppeld aan de stedelijkheidsklasse, de stedelijkheidszone, de omgevingsadressendichtheid en de beschikbare mogelijkheden in de openbare ruimte.

Bij de verrekening van de bestaande functie met de nieuwe functie is het aanwezigheidspercentage van het maatgevende moment van de parkeerbehoefte bepalend. Het maatgevende moment (*Bijlage 4*) moet met elkaar overeenstemmen wil er sprake zijn van 'oud voor nieuw'.

3.3 Eigen terrein en openbaar toegankelijk

De gemeente Bodegraven-Reeuwijk hanteert de volgende voorkeursvolgorde:

- De parkeereis wordt op eigen terrein gerealiseerd.
- Het realiseren van de parkeereis buiten het eigen terrein kan worden toegestaan of geëist als er aanleiding is om de parkeercapaciteit optimaal te benutten (uitwisselbaarheid, benutten restcapaciteit), als dat gewenst is in verband met de kwaliteit van het bouwplan en/of de kwaliteit van de openbare ruimte en/of indien de haalbaarheid van het bouwplan wordt vergroot (kostenreductie en financiële haalbaarheid). Aan de openbare parkeerplaatsen die worden aangelegd in de openbare ruimte kunnen geen exclusieve rechten worden ontleend.
- Parkeervoorzieningen die zijn aangelegd op eigen terrein of als openbaar toegankelijke parkeerplaats, op basis van een omgevingsvergunning, dienen in stand te worden gehouden als openbaar toegankelijke voor het verkeer openstaande parkeerplaats.

Voor het parkeren op eigen terrein bij woningen worden de volgende rekenwaarden gehanteerd ¹:

Situatiebeschrijving parkeren eigen terrein	Rekenwaarde parkeercapaciteit
Garage zonder oprit (bij woning)	0,4
Enkele oprit zonder garage of carport	1,0
Garage met enkele oprit	1,0
Dubbele oprit (min. 4,5 m breed) met of zonder garage	1,8

3.4 Parkeereis openbaar toegankelijke parkeerplaatsen op openbaar terrein

Parkeervraag per periode

Indien wordt gekozen voor het realiseren van de parkeereis in de vorm van openbaar toegankelijke parkeerplaatsen op openbaar terrein, kan gebruik worden gemaakt van parkeerplaatsen die op specifieke momenten in de week en/of dagdelen beschikbaar zijn. Per periode van de week wordt de extra parkeervraag van de ruimtelijke ontwikkeling bepaald en wordt getoetst of in deze extra parkeervraag in voldoende mate kan worden voorzien.

Benutting binnen loopafstand

Voor het benutten van restcapaciteit in de Stedelijkheidszone centrum worden de volgende acceptabele maximale loopafstanden vanaf een geparkeerde auto in acht genomen (*Bijlage 5*):

- Wonen: 500 meter voor nieuwe ontwikkelingen.
- Supermarkt: 250 meter;
- Horeca: 500 meter.
- Centrumbezoek: 600 meter.
- Schoollocatie: 300 meter.
- Werklocatie: 500 meter.

Voor de overige stedelijkheidszones worden de volgende acceptabele loopafstanden vanaf een geparkeerde auto in acht genomen:

- Wonen: 250 meter
- Supermarkt: 250 meter
- Horeca: 500 meter
- Schoollocatie: 300 meter
- Werklocatie: 800 meter

Per periode van de week, respectievelijk op werkdagen, weekenden – in de dag-, avond-, - en nachtperiode - wordt bepaald of er een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat. De parkeereis bedraagt het grootste tekort dat ontstaat in één van de periodes.

Voor de benutting van de restcapaciteit en de financiële compensatie wordt verwezen naar de volgende paragraaf 3.5.

3.5 Financiële compensatie in geval van gebruik aanwezige restcapaciteit in de openbare ruimte

Het uitgangspunt is dat de parkeereis op eigen terrein wordt gerealiseerd. Als dat door omstandigheden in ruimtelijk opzicht niet wenselijk is, kan gebruik gemaakt worden van restcapaciteit in de openbare ruimte, wanneer deze aanwezig is. Wanneer uit parkeeronderzoek blijkt dat in de huidige situatie sprake is van een bezettingsgraad van 90%, kan er geen gebruik worden gemaakt van de restcapaciteit.

1) Bron: CROW richtlijn; Wegontwerp buiten de bebouwde kom (inclusief Handboek wegontwerp)\Parkeerkencijfers 2024

Indien gebruik wordt gemaakt van de restcapaciteit, kan aan de beschikbaarheid van de openbare parkeerplaatsen geen exclusieve rechten worden ontleend.

Voor de financiële bijdrage per parkeerplaats wordt een vast bedrag gehanteerd van € 11.250, -. Dit bedrag wordt elk jaar geïndexeerd volgens de Prijsindex voor de Grond-, Weg- en Waterbouw.

De financiële bijdrage wordt opgenomen in de voorziening parkeren en kan worden aangewend om parkeervoorzieningen te realiseren binnen een afstand van maximaal 750 meter tot de functie waarvoor de afdracht heeft plaatsgevonden.

Er is geen realisatieplicht omdat de initiatiefnemer vrijwillig kiest voor een (voor hem voordeligere) financiële compensatie voor het gebruiken van aanwezige restcapaciteit. Team wegen en Verkeer (Wegbeheer) beheert de voorziening parkeren en draagt zorg voor het uitvoeren van de parkeervoorzieningen.

3.6 Financiële compensatie in geval van vrijstelling

Het realiseren van de parkeereis op eigen terrein kan onhaalbaar zijn. Als er dan ook geen mogelijkheden zijn binnen de eventueel beschikbare restcapaciteit, zou de aanvraag voor een ruimtelijke ontwikkeling (omgevingsvergunning) moeten worden afgewezen. Daarom wordt de mogelijkheid geboden om het realiseren van de parkeereis over te dragen aan de gemeente. Hiervoor worden de volgende stappen in de voorkeursvolgorde doorlopen:

1. De initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling moet eerst zelf beoordelen of door het aanpassen van het plan het realiseren van de parkeereis op eigen terrein wel mogelijk wordt.
2. De initiatiefnemer moet inzichtelijk maken dat het realiseren van de parkeereis op eigen terrein ruimtelijk en financieel niet mogelijk is zonder het doel, dat wordt beoogd met de ruimtelijke ontwikkeling, aan te tasten. Voor het parkeren op maaiveld op eigen terrein geldt vooral de ruimtelijke component (er gaat te veel ontwikkelingsruimte verloren). Voor een gebouwde parkeervoorziening (dek, bovengrondse garage, ondergrondse garage) gelden vooral de financiële consequenties.
3. De gemeente moet bereid en in staat zijn om de parkeereis over te nemen binnen de daarvoor geldende maximale loopafstanden tegen een vast bedrag van € 11.500, - per parkeerplaats (de werkelijke kosten voor het realiseren van de parkeerplaatsen - grondkosten, plankosten, aanleg/bouw, beheer en onderhoud -).

Aan deze parkeerplaatsen kunnen geen exclusieve rechten worden ontleend. In dit geval wordt tussen de gemeente en de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst aangegaan waarin afspraken worden vastgelegd over de realisatie van het aantal parkeerplaatsen, de kosten en de locatie van de te realiseren parkeerplaatsen en de termijn waarbinnen het aantal parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden.

De verkregen financiële compensatie voor de parkeereis wordt door gemeente als zodanig geoormerkt en gestort in een mobiliteitsfonds t.b.v. het realiseren van parkeercapaciteit en andere mobiliteitsoplossingen.

4. Indien voorgaande punten niet tot een haalbaar plan leiden, kan het college van B en W ontheffing verlenen van het realiseren van de parkeereis indien de parkeereis niet meer dan 10 parkeerplaatsen bedraagt. Daartoe wordt een verzoek voor ontheffing door de initiatiefnemer bij het college van B en W ingediend. In het verzoek moeten de voorgaande punten 1 en 2 worden onderbouwd. De ontheffing kan worden verleend indien het college van B en W de realisatie van het bouwplan belangrijker acht dan de parkeerproblemen. Tevens dient het college van B en W bereid te zijn om de verplichting van de parkeereis van de initiatiefnemer over te nemen. Dit wordt per aanvraag beoordeeld.
5. Wanneer ontheffing wordt verleend, dient de initiatiefnemer een financiële bijdrage te leveren conform de bedragen in paragraaf 3.5. Hier aan kunnen door de initiatiefnemer geen rechten worden ontleend. Er wordt onder geen beding restitutie verleend. Voor een eventuele gebouwde parkeervoorziening (hoogte/diepte) worden nadere afspraken gemaakt over de financiële bijdrage van de initiatiefnemer.

3.7 Hardheidsclausule

Het college van B en W kan besluiten om de hardheidsclausule toe te passen. Op individuele gronden en maatschappelijk belang kan het college van B en W besluiten om ontheffing te verlenen van de parkeereis. Het is mogelijk dat een planontwikkeling gerealiseerd wordt, zonder dat aan de parkeereis wordt voldaan en zonder dat hiervoor een financiële vergoeding wordt geleverd. De planontwikkeling

is dan voor de gemeente van een zodanig zwaarwegend maatschappelijk of economisch belang, dat het voldoen aan de parkeereis niet als doorslaggevende factor wordt beschouwd. De ontheffing wordt door of namens het college van B en W verleend.

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Bodegraven-Reeuwijk, in de vergadering van 6 mei 2025.

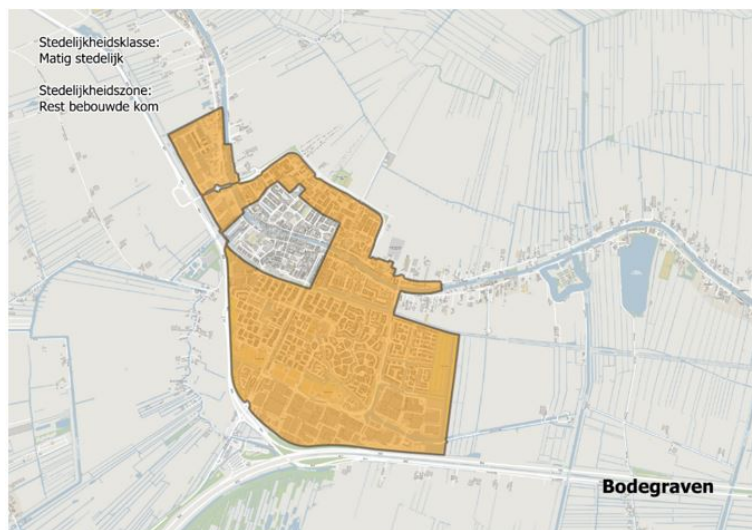
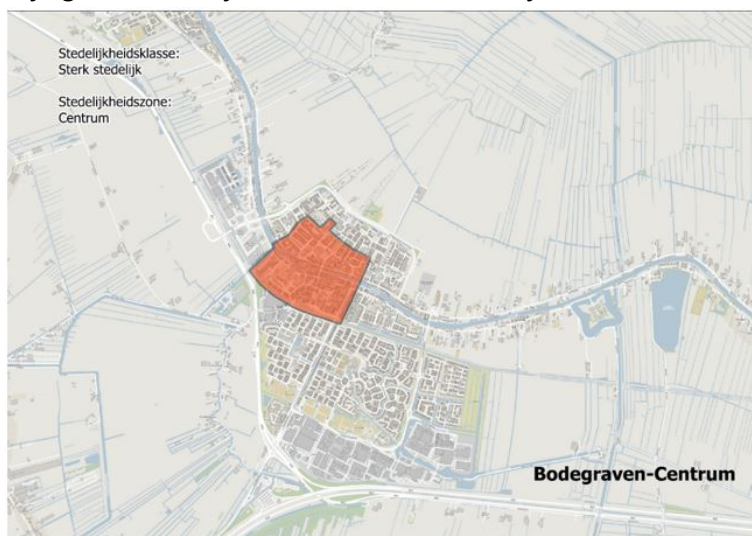
de secretaris

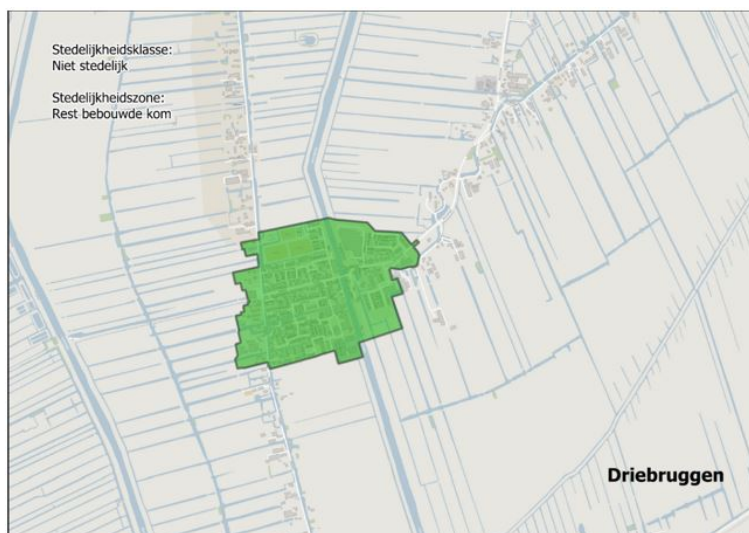
P. Timmermans-van Vianen

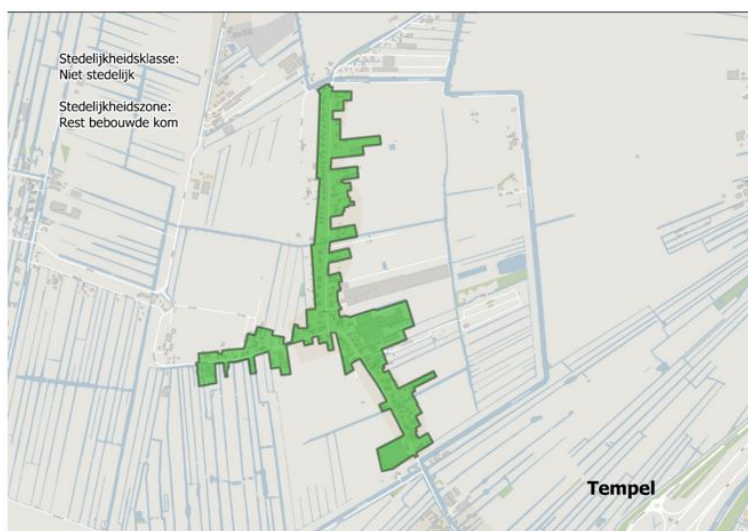
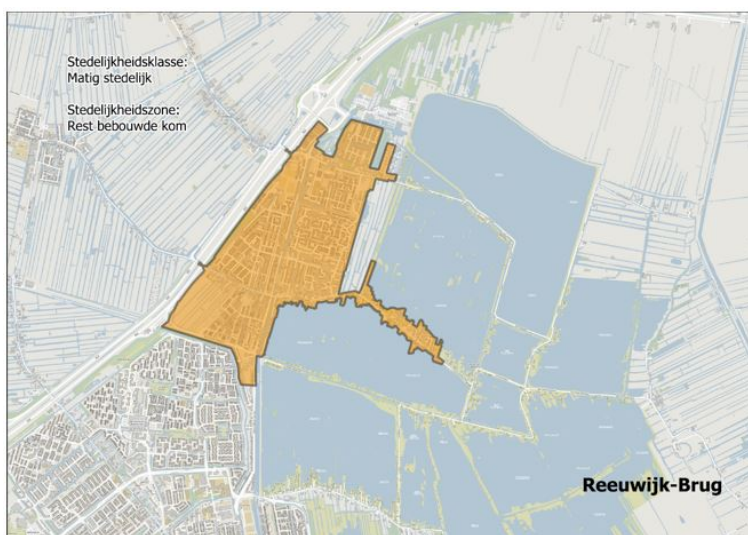
de burgemeester,

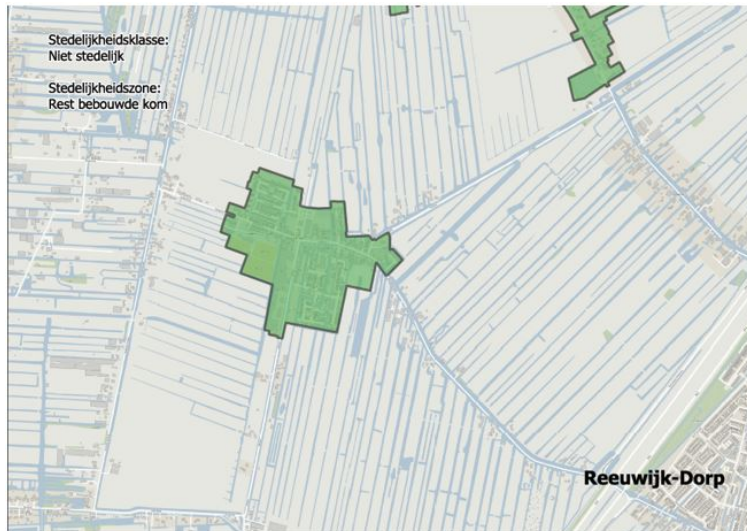
Drs. M.K.A. Grauss

Bijlage 1: Stedelijkheidsklasse en Stedelijkheidszone









Bijlage 2: Begrippenlijst

- Aanwezigheidspercentages: de voor een functie op verschillende periodes van de dag geldende benutting van de normatieve parkeerbehoefte.
- ASVV 2021: bundeling van kennis voor wegontwerp binnen de bebouwde kom.
- Bereikbaarheid: Maat voor de toegankelijkheid van een functie, uitgedrukt in tijd en/of kosten en/of moeite.
- College: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk, het dagelijks bestuur van de gemeente
- CROW: kennisplatform en netwerkorganisatie op het gebied van verkeer, vervoer, infrastructuur en openbare ruimte.
- Dubbelgebruik: Het gebruiken van parkeerplaatsen voor meerdere functies. Dit is mogelijk als de pieken in parkeerbehoefte van die functies zich niet altijd voortdoen op hetzelfde moment. Bij woningen is de parkeerbehoefte bijvoorbeeld in de avond en nacht maximaal. Bij een supermarkt of kantoor zal deze behoefte vooral overdag optreden.
- Functiemenging: gebied waarbinnen sprake is van verschillende functies zoals woningen, winkels, kantoren, bedrijven, restaurants, cafés, etc.
- Maatgevende periode: Van belang bij dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Het moment waarop alle gecombineerde functies een maximale parkeerbehoefte genereren.
- Onderhoudskosten: kosten voor het onderhoud van een parkeerplaats of een andere parkeervoorziening.
- Parkeerbehoefte: het aantal parkeerplaatsen dat op basis van de functie nodig is voor een (bouw) plan.
- Parkeercapaciteit: het aantal aanwezige openbare parkeerplaatsen binnen de gemeente Bodegraven-Reeuwijk.
- Parkeerdruk: het totaal aantal geparkeerde voertuigen gedeeld door de parkeercapaciteit (= bezettingsgraad).
- Parkeermaatregel: een maatregel om de verhoogde parkeerdruk, veroorzaakt door de beschikbaarstelling van de restcapaciteit, te compenseren binnen de gehele gemeente. Voorbeelden van deze maatregelen zijn: de realisatie van extra parkeerplaatsen, de herinrichting van parkeerplaatsen of het uitbreiden van de blauwe zone.
- Parkeerplaats: ruimte waar een voertuig kan worden geparkeerd.
- Parkeereis: het totaal aantal parkeerplaatsen dat moet worden aangelegd, nadat er rekening is gehouden met de parkeernorm en de specifieke omstandigheden.
- Parkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen er voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of per oppervlakte.
- Restcapaciteit: het aantal openbare parkeerplaatsen dat in de omgeving, binnen de loopafstand, beschikbaar is. Er is sprake van restcapaciteit indien de parkeerdruk op straat onder de 90% is.

Bijlage 3: CROW Parkeerkencijfers

Kencijfers hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie.pdf

Kencijfers hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen.pdf

Kencijfers hoofdgroep wonen.pdf

Kencijfers hoofdgroep winkelen en boodschappen.pdf

Kencijfers hoofdgroep werken.pdf

Kencijfers hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning.pdf

Kencijfers hoofdgroep onderwijs.pdf

Bijlage 4: Aanwezigheidspercentage maatgevende momenten (dubbelgebruik)

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
detailhandel	90%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0% **
grootschalige detailhandel	90%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0% **
supermarkt	90%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0% **
sportfunctie binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
sportfunctie buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
verpleeghuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
zakenhuis patiënten/bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
zakenhuismedewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
dagbesteding	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderswijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Bijlage 5: Acceptabele Loopafstanden

Acceptabele loopafstanden.pdf

Bijlage 6: Stroomschema beoordeling aanvraag

