

# Nota Parkeernormen

Toepassing CROW (publicatie 317)

Vastgesteld door het college van B en W op 10 maart 2015

Gemeente



**Bodegraven Reeuwijk**

# Inhoud

<b>1. Parkeernormen en parkeereis .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Parkeernormen kwantitatief .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Vaststellen parkeereis.....</b>	<b>6</b>
3.1 Vier stappen .....	6
3.2 Basiseis .....	6
3.3 Eigen terrein en openbaar toegankelijk .....	6
3.4 Parkeereis openbaar toegankelijke parkeerplaatsen .....	7
3.5 Financiële compensatie in geval van benutting .....	8
3.6 Financiële compensatie in geval van vrijstelling .....	9
3.7 Hardheidsclausule .....	10

# 1. Parkeernormen en parkeereis

De gemeente Bodegraven-Reeuwijk stelt eisen aan de aanleg van parkeervoorzieningen voor auto's bij een ruimtelijke ontwikkeling. Op grond van de bouwverordening (artikel 2.5.30) worden parkeereisen gesteld bij het verlenen van een omgevingsvergunning (voorheen bouwvergunning). In (ontwerp)bestemmingsplannen wordt eveneens naar het parkeerbeleid verwezen.

In deze nota Parkeernormen is opgenomen op welke wijze de parkeernormen worden toegepast voor het bepalen van de parkeereis in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk. De parkeernormen zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (publicatie 317).

De nota parkeernormen bestaat uit twee delen die onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden:

1. De *kwantitatieve parkeernormen* (hoofdstuk 2): de eenheden die worden gebruikt voor het berekenen van de parkeereis. De kwantitatieve basis bestaat uit een tabel met 'parkeernormen'.
2. Het *vaststellen 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 bestemmingsplannen voor zowel bestaande als nieuwe situaties.

Voor het opstellen van de werkwijze hebben de volgende uitgangspunten een rol gespeeld:

- Het vermijden van een (groot) overschot aan parkeerplaatsen. Een overschot aan parkeerplaatsen leidt tot een inefficiënt ruimtegebruik en doet afbreuk aan de haalbaarheid van bouwplannen doordat de kosten (onnodig) toenemen.
- Het vermijden van een tekort aan parkeerplaatsen. Een tekort aan parkeerplaatsen kan immers leiden tot parkeeroverlast. Dit is van belang voor de kwaliteit van de openbare ruimte conform de kaders van het Integraal Beleids- en Beheerplan Openbare Ruimte.
- Optimale benutting van parkeerplaatsen door uitwisselbaarheid (gebruik door meerdere functies) en het gebruiken van eventuele aanwezige restcapaciteit.
- Financiële redelijkheid en uniformiteit: het voorkomen van willekeur in de parkeereis en onredelijke niet-uitvoerbare parkeereisen. De werkwijze moet in alle gevallen hanteerbaar zijn. Afwijking kan bij uitzondering plaatsvinden op basis van een door het college van B en W gemotiveerd besluit. Daarbij kunnen diverse overwegingen een rol spelen zoals: de ruimtelijke en financiële haalbaarheid van een bouwplan of een ander (verkeer aantrekkende) ontwikkeling, de kwaliteit van de openbare ruimte, aantoonbaar afwijkende parkeerbehoefte.

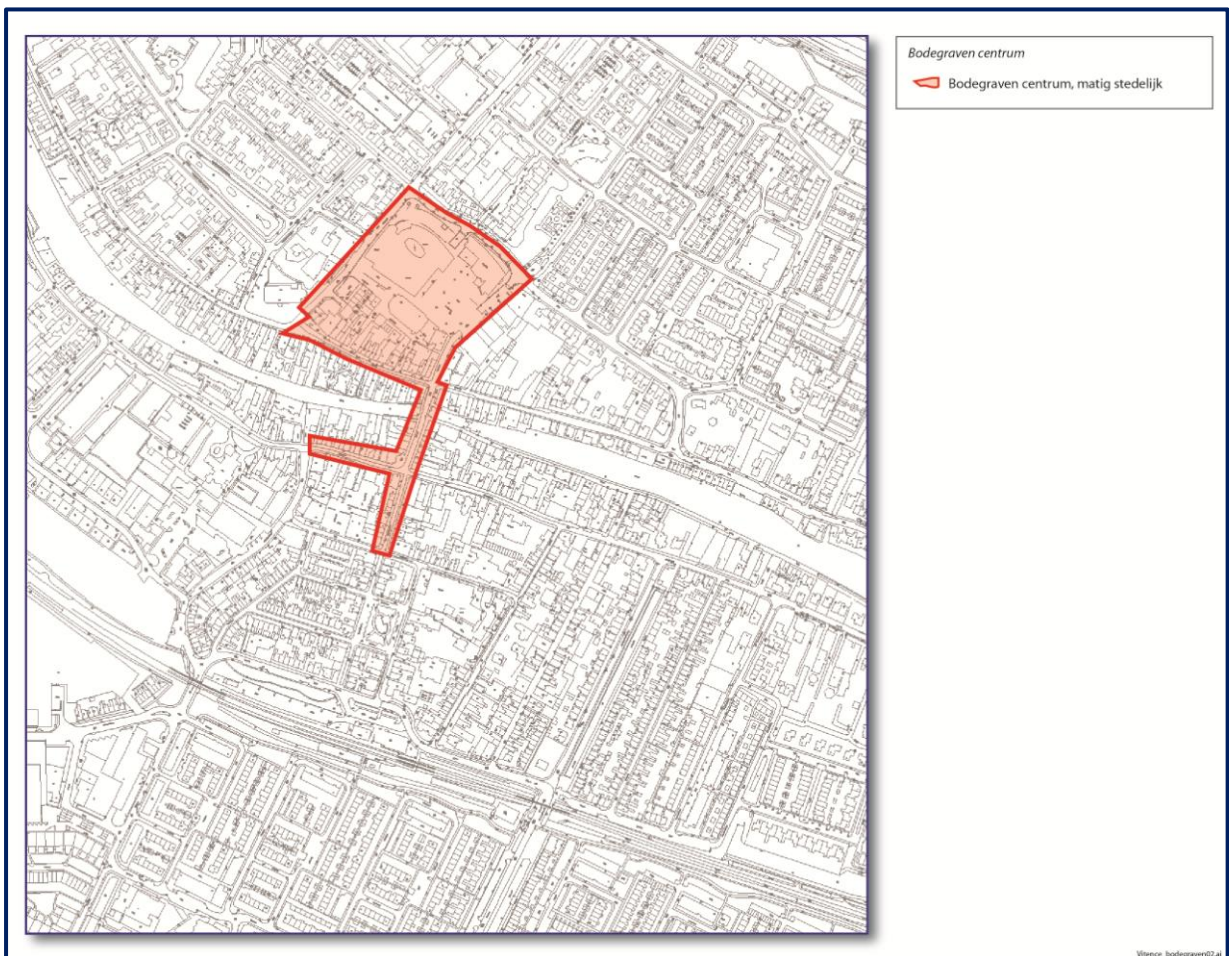
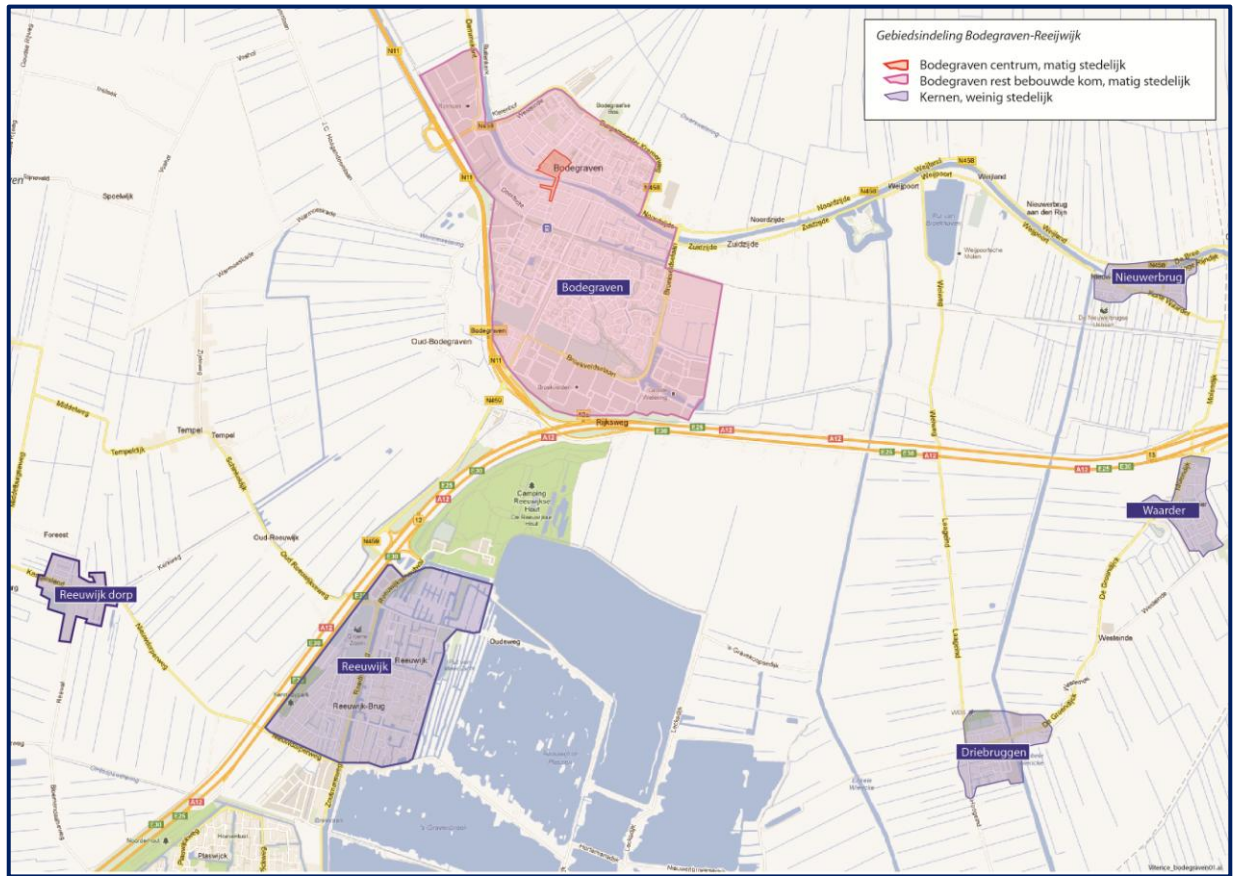
## 2. Parkeernormen kwantitatief

### Opbouw parkeernorm

Omdat de parkeervraag tevens afhangt van de gebiedstypologie (dichtheid, aanwezigheid openbaar vervoer) is de gemeente Bodegraven-Reeuwijk, mede op basis van het aantal adressen per km<sup>2</sup> ingedeeld in de volgende categorieën (zie kaart):

- Matig stedelijk: dit gebied bestaat uit de bebouwde kom Bodegraven met onderscheid naar centrum (kernwinkelgebied Bodegraven) en rest bebouwde kom. Er wordt geen 'tussengebied' (centrumschil) benoemd omdat in Bodegraven buiten het centrumgebied er geen grote verschillen zijn in de stedelijke karakteristieken. Voor de buurten buiten het centrumgebied is er geen aanleiding om met verschillende parkeernormen te werken. In het centrumgebied van Bodegraven is parkeerregulering ingevoerd in de vorm van een parkeerschijfzone. De parkeerregulering zelf staat los van het toepassen van parkeernormen. Bij het realiseren van de parkeereis wordt beoordeeld waar deze en in welke vorm deze wordt gerealiseerd.
- Weinig stedelijk: dit gebied bestaat uit de kernen Reeuwijk-Brug, Reeuwijk-Dorp, Waarder, Driebruggen, Nieuwerbrug in de categorie 'rest bebouwde kom' en het buitengebied met daarin tevens de overige kleine kernen De Meije, Sluipwijk, Tempel, Hogebrug.

De parkeernormen worden gebaseerd op het gemiddelde van de kengetallen uit de CROW-publicatie 317.





## 3. Vaststellen parkeereis

### 3.1 Vier stappen

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

1. Vaststellen basiseis in geval van 100% parkeren op eigen terrein.
2. Differentiatie parkeereis naar parkeren op eigen terrein (exclusiviteit) en openbare parkeerplaatsen (openbaar toegankelijk en uitwisselbaar).
3. Aanpassen parkeereis voor openbare parkeerplaatsen door benutting van aanwezige restcapaciteit.
4. Vaststellen financiële compensatie in geval van benutting van aanwezige restcapaciteit in de openbare ruimte.

### 3.2 Basiseis

De basiseis voor een bouwplan wordt bepaald door:

- Type functie.
- Omvang van de functie.
- Parkeernorm voor de functie.

#### Type functie

Voor het type functie wordt verwezen naar de tabellen in de CROW-publicatie 317.

#### Omvang van de functie

Voor nieuwbouwplannen (dus ook sloop/nieuwbouw) wordt het benodigde aantal parkeerplaatsen berekend over het gehele nieuwbouwplan. De omvang van het bouwplan wordt uitgedrukt in de eenheden die horen bij de parkeernorm van de betreffende functie.

Voor verbouwplannen geldt het principe 'oud voor nieuw'. Indien verbouwen gepaard gaat met functiewijziging van een bestaand pand dan wordt het benodigde aantal extra parkeerplaatsen uitsluitend bepaald op basis van de toename van de parkeervraag.

### 3.3 Eigen terrein en openbaar toegankelijk

De gemeente Bodegraven-Reeuwijk hanteert de volgende principes:

- 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 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 beschikbare parkeerplaats.

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

Situatiebeschrijving parkeren eigen terrein	Rekenwaarde parkeercapaciteit
Garage aan woning zonder oprit	0,0
Enkele oprit (< 4,5 m breed) <sup>1</sup> met of zonder garage	1,0
Dubbele oprit (> 4,5 m breed) met of zonder garage	2,0

### 3.4 Parkeereis openbaar toegankelijke parkeerplaatsen

#### Parkeervraag per periode

Indien wordt gekozen voor het realiseren van de parkeereis in de vorm van openbaar toegankelijke parkeerplaatsen, kan mogelijk gebruik worden gemaakt van een eventuele beschikbare restcapaciteit. Dit zijn de openbare parkeerplaatsen, binnen de acceptabele loopafstand, die in de praktijk leeg staan. Dit aantal kan per periode van de week variëren. Per periode van de week wordt de extra parkeervraag van de ruimtelijke ontwikkeling bepaald en wordt getoetst of deze extra parkeervraag past binnen de restcapaciteit die op de verschillende momenten beschikbaar is.

#### Benutting binnen loopafstand

Voor het benutten van restcapaciteit worden de volgende acceptabele maximale loopafstanden in acht genomen:

- Wonen 150 meter.  
De CROW geeft richtlijnen voor de loopafstand. Deze bedraagt voor de functie wonen 100 meter en heeft vooral betrekking op nieuwe situaties. Bij benutting in bestaande situaties, vaak in een compact gebied met kleinschalige infrastructuur, is een maximale loopafstand van 150 meter eveneens acceptabel. Hiermee wordt dan tevens de haalbaarheid van (kleinschalige) bouwinitiatieven verhoogd zonder een extra parkeerprobleem te introduceren.
- Supermarkt, boodschappen en horeca 150 meter.
- Centrumbezoek 500 vanaf het midden van het winkelgebied.
- Werken 500 meter.
- Bezoekers van werklocaties en onderwijs 150 meter.

Per periode van de week 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.

<sup>1</sup> Ongeacht de lengte van de oprit, omdat vrijwel altijd het praktisch gebruik ten gevolge van de beperkte breedte tot één auto beperkt blijft.

### 3.5 Financiële compensatie in geval van benutting

De basiseis is het realiseren van de parkeereis op eigen terrein. Indien echter gebruik kan worden gemaakt van beschikbare restcapaciteit van openbare parkeerplaatsen hoeft een aantal parkeerplaatsen niet te worden aangelegd. De initiatiefnemer kan ervoor kiezen om hier gebruik van te maken. Voor het vrijstellingsgedeelte wordt een financiële vergoeding gevraagd die afhangt van de mate waarin de extra parkeervraag de bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen (in de maatgevende periode) verhoogt volgens onderstaande tabel.

<b>Bezettingsgraad maatgevende periode volgens parkeerbalans openbare parkeerplaatsen inclusief extra parkeervraag bouwplan</b>	<b>Financiële compensatie: toe te rekenen percentage van extra parkeervraag in de maatgevende periode</b>
< 45%	25%
45 – 65 %	50%
65 – 85%	75%
85-100%	100%

Als bijvoorbeeld ten gevolge van het bouwplan de maximale bezettingsgraad tussen 65 en 85% gaat bedragen in een bepaalde periode van de week en de extra parkeervraag ten gevolge van het bouwplan is in die periode 20 parkeerplaatsen, wordt een financiële bijdrage gevraagd die overeenkomt met de aanleg van 75% van 20 parkeerplaatsen (is 15 parkeerplaatsen).

Indien er slechts gedeeltelijk gebruik kan worden gemaakt van restcapaciteit kan de parkeereis worden gesplitst in het gedeelte dat op eigen terrein moet worden gerealiseerd en het gedeelte waarvoor gebruik kan worden gemaakt van de restcapaciteit in de omgeving.

Indien gebruik wordt gemaakt van de restcapaciteit, kan aan de beschikbaarheid van de openbare parkeerplaatsen geen exclusieve rechten worden ontleend. De initiatiefnemer kan en mag er ook voor kiezen om de volledige parkeereis toch op eigen terrein aan te leggen en deze exclusief te gebruiken.

Voor de financiële bijdrage per parkeerplaats wordt een bedrag gehanteerd van € 7.500,- (inclusief grondkosten, beheer en onderhoud en op basis van parkeren op maaiveld).

Dit bedrag wordt elk jaar geïndexeerd volgens de CBS Consumentenprijsindex.

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. De afdeling Realisatie en Beheer 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 benuttingsmogelijkheden zijn, 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 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 redelijkerwijs 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 teveel 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 financiële vergoeding die overeenkomt met 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 exploitatieovereenkomst geregeld waarin wordt geregeld dat de parkeerplaatsen gelijktijdig of binnen één jaar na de aanvang van de bouw door de gemeente worden gerealiseerd in de openbare ruimte op basis van de vooraf afgesproken kosten ten laste van de initiatiefnemer. De gemeente en de initiatiefnemer moeten het dus vooraf eens zijn over de realisatie van het aantal parkeerplaatsen, de locatie, de termijn en de kosten.
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 (tijdelijke) 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. Daarbij wordt afgewogen of er binnen een periode van 3 jaar de parkeereis op maaiveld binnen een afstand van 500 m tot het bouwplan door de gemeente gerealiseerd kan worden en of deze parkeerplaatsen een bijdrage leveren aan de parkeereis aangaande de ontwikkeling.

Wanneer ontheffing wordt verleend, dient de initiatiefnemer een financiële bijdrage te leveren conform de bedragen in paragraaf 3.5. Hieraan kunnen door de initiatiefnemer geen rechten worden ontleend.

Voor een eventuele gebouwde parkeervoorziening (hoogte/diepte) worden nadere afspraken gemaakt over de financiële bijdrage van de initiatiefnemer.

Indien de gemeente niet in staat is geweest om binnen 3 jaar de extra parkeerplaatsen te realiseren binnen een afstand van 500 m tot de locatie van het bouwplan, vindt restitutie aan de initiatiefnemer plaats van de geleverde financiële bijdrage.

### **3.7 Hardheidsclausule**

Het college van B en W kan in bijzondere gevallen 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. Het toepassen van deze clausule moet echt een uitzondering zijn en daarbij moet nog steeds de op dat moment ontstane parkeersituatie te verantwoorden zijn.