



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 mobiliteitstransitie 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 samenhang 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.

Bijlagen

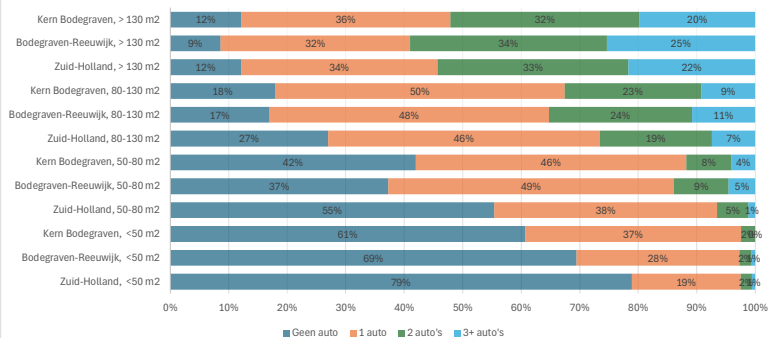


Cijfers autobezit
Provincie Zuid-Holla

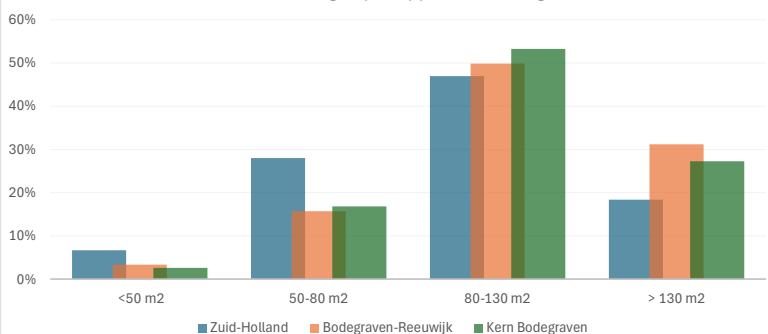


Aantal autos BR
KWB.xlsx

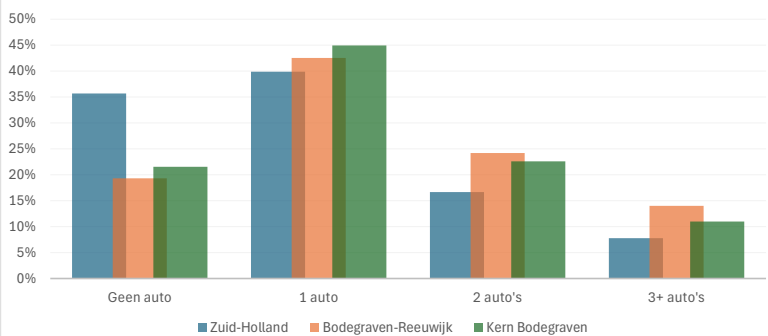
AUTOBEZIT PER GROEP HUISHOUDENS NAAR WOONOPPERVLAK (PZH, 2019)



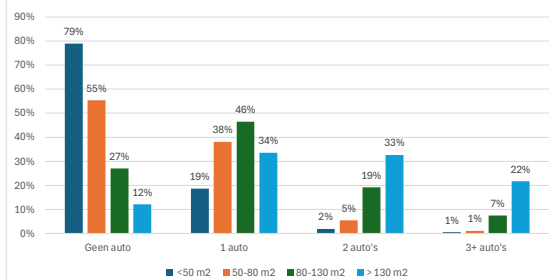
Aandeel woningen per oppervlaktecategorie



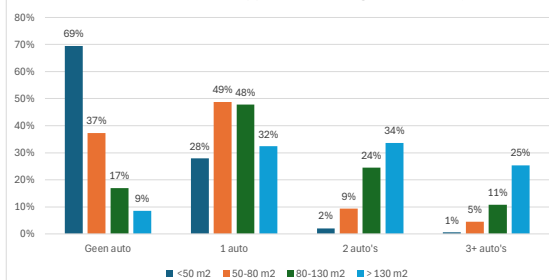
Aantal auto's per huishouden



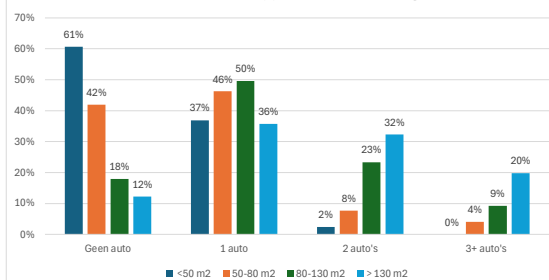
Autobezit naar woonoppervlakte Zuid-Holland



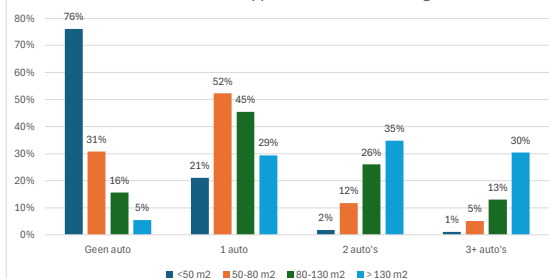
Autobezit naar woonoppervlakte Bodegraven-Reeuwijk



Autobezit naar woonoppervlakte Kern Bodegraven



Autobezit naar woonoppervlakte BR excl. Bodegraven



Zuid-Holland									
AUTO_KLASSEN	<50 m2	50-80 m2	80-130 m2	> 130 m2	<50 m2	50-80 m2	80-130 m2	> 130 m2	Totaal
Geen auto	88877	262684	214289	37723	79%	55%	27%	12%	36%
1 auto	20962	180748	368632	104494	19%	38%	46%	34%	40%
2 auto's	2172	25599	152282	101727	2%	5%	19%	33%	17%
3+ auto's	632	5313	58722	67385	1%	1%	7%	22%	8%
	112643	474344	793925	311329					
Zuid-Holland	7%	28%	47%	18%					100%

Bodegraven-Reeuwijk									
AUTO_KLASSEN	<50 m2	50-80 m2	80-130 m2	> 130 m2	<50 m2	50-80 m2	80-130 m2	> 130 m2	Totaal
Geen auto	334	851	1223	389	69%	37%	17%	9%	19%
1 auto	134	1113	3448	1464	28%	49%	48%	32%	42%
2 auto's	10	214	1766	1518	2%	9%	24%	34%	24%
3+ auto's	3	103	779	1146	1%	5%	11%	25%	14%
	481	2281	7216	4517					
Bodegraven-Reeuwijk	3%	16%	50%	31%					100%

Kern Bodegraven										
AUTO_KLASSEN	Woon oppervlak	<50 m2	50-80 m2	80-130 m2	> 130 m2	<50 m2	50-80 m2	80-130 m2	> 130 m2	Totaal
Geen auto		125	557	750	261	61%	42%	18%	12%	22%
1 auto		76	614	2074	767	37%	46%	50%	36%	45%
2 auto's		5	102	977	693	2%	8%	23%	32%	23%
3+ auto's		0	54	386	425	0%	4%	9%	20%	11%
		206	1327	4187	2146					
Kern Bodegraven		3%	17%	53%	27%					100%

BR excl. Bodegraven									
AUTO_KLASSEN	Woon oppervlak <50 m2	50-80 m2	80-130 m2	> 130 m2	<50 m2	50-80 m2	80-130 m2	> 130 m2	Totaal
Geen auto	209	294	473	128	76%	31%	16%	5%	17%
1 auto	58	499	1374	697	21%	52%	45%	29%	40%
2 auto's	5	112	789	825	2%	12%	26%	35%	26%
3+ auto's	3	49	393	721	1%	5%	13%	30%	18%
	275	954	3029	2371					
BR excl. Bodegraven	4%	14%	46%	36%					100%

	<50 m2	<50 m2	<50 m2	50-80 m2	50-80 m2	50-80 m2	80-130 m2	80-130 m2	80-130 m2	> 130 m2	> 130 m2	> 130 m2
	Zuid-Holland	Bodegraven-Reeuwijk	Kern Bodegraven	Zuid-Holland	Bodegraven-Reeuwijk	Kern Bodegraven	Zuid-Holland	Bodegraven-Reeuwijk	Kern Bodegraven	Zuid-Holland	Bodegraven-Reeuwijk	Kern Bodegraven
AUTO_KLASSEN	Zuid-Holland, <50 m2	Bodegraven-Reeuwijk, <50 m2	Kern Bodegraven, <50 m2	Zuid-Holland, 50-80 m2	Bodegraven-Reeuwijk, 50-80 m2	Kern Bodegraven, 50-80 m2	Zuid-Holland, 80-130 m2	Bodegraven-Reeuwijk, 80-130 m2	Kern Bodegraven, 80-130 m2	Zuid-Holland, > 130 m2	Bodegraven-Reeuwijk, > 130 m2	Kern Bodegraven, > 130 m2
Geen auto	79%	69%	61%	55%	37%	42%	27%	17%	18%	12%	9%	12%
1 auto	19%	28%	37%	38%	49%	46%	46%	48%	50%	34%	32%	36%
2 auto's	2%	2%	2%	5%	9%	8%	19%	24%	23%	33%	34%	32%
3+ auto's	1%	1%	0%	1%	5%	4%	7%	11%	9%	22%	25%	20%

AUTO_KLASSEN	Zuid-Holland	Bodegraven-Reeuwijk	Kern Bodegraven	BR excl. Bodegraven
Geen auto	36%	19%	22%	17%
1 auto	40%	42%	45%	40%
2 auto's	17%	24%	23%	26%
3+ auto's	8%	14%	11%	18%

[Ruimte autobezit per gemeente publiek nw | Tableau Public](#)
[Parkeren - Provincie Zuid-Holland](#)