



# Beleidsregels woningsplitsen

## 1. Inleiding

Er zijn veel mensen op zoek naar huisvesting en Bodegraven-Reeuwijk is, mede door de combinatie van de prachtige landelijke omgeving en een goede bereikbaarheid met het OV, een aantrekkelijke gemeente om te (blijven) wonen. Om aan de behoefte aan woningen te voldoen willen we het woningaanbod vergroten. Dat lukt niet alleen met nieuwbouw, we moeten ook de bestaande (woning)voorraad beter benutten.

Net als in de rest van Nederland, verandert ook in Bodegraven-Reeuwijk de samenstelling van de bevolking. Er is steeds meer vraag van alleenstaanden, ouderen, (her)starters en jongeren naar kleinere (goedkopere) woningen. In de afgelopen 60 jaar is het aantal mensen in een Nederlands huishouden met bijna 40% gedaald van gemiddeld 3,53 naar gemiddeld 2,12 mensen<sup>1</sup>. Hierdoor is het aantal huishoudens veel sneller gegroeid dan de bevolking. Daarentegen is de woninggrootte voortdurend toegenomen.

De woningvoorraad sluit niet meer aan bij de woonwensen van een groot deel van de woningzoekenden. Er is steeds meer behoefte aan kleinere woningen en/of woningen die door meer mensen gedeeld kunnen worden.

In veel bestaande woningen is ruimte beschikbaar die gebruikt zou kunnen worden voor woningsplitsing. Door dit te stimuleren en te faciliteren kunnen we meer mensen huisvesten. Daarnaast geeft dit mogelijkheden voor mensen die graag meer gezamenlijk willen wonen, bijvoorbeeld om voor elkaar te zorgen. Hierdoor wordt langer zelfstandig wonen meer mogelijk gemaakt. Ook ontstaat voor ouderen de mogelijkheid om in de voor hun vertrouwde omgeving te blijven wonen in een woning die beter past de actuele situatie.

Door het splitsen van woningen ontstaan woonruimten in een lager prijssegment. Dit kan doorstroming en de gemiddelde woningbezetting verbeteren. Door woningsplitsing kan ook het aantal inwoners van leeglopende buurten en dorpen beter op peil blijven. Dat is weer goed voor het voorzieningenniveau, de leefbaarheid, et cetera.

In de woonvisie Bodegraven-Reeuwijk 2021 'Een groot gevoel voor urgentie' schreven we al 'Verbouwen = het nieuwe bouwen!'.

## 2. Voor wie?

Het splitsen van zelfstandige woningen in meerdere zelfstandige woningen zal vooral geschikt zijn voor de groeiende woningbehoefte onder één- en tweepersoonshuishoudens en huishoudens met een wens om voor elkaar te zorgen. Daarnaast biedt het mensen de mogelijkheid om in de vertrouwde omgeving te blijven wonen, ook wanneer de woning eigenlijk te groot is geworden. Dit verkleint ook het risico op eenzaamheid onder met name ouderen die alleen zijn achtergebleven in een grote woning. Tot slot kan het een oplossing zijn voor huishoudens met een middeninkomen wanneer een grote, en dus dure woning wordt gesplitst in twee of meer wooneenheden in een lager prijssegment.

---

<sup>1</sup> Bron: CBS



### 3. Doel van deze beleidsregels

Woningsplitsing heeft invloed op de bestaande leefomgeving: de woningdichtheid wordt hoger, de straat of buurt verandert, er komt meer druk op de leefomgeving. We willen de leefbaarheid in de omgeving beschermen en voorkomen dat woningsplitsing leidt tot onaanvaardbare aantasting van de woonkwaliteit in bestaande wijken en buurten.

Daarnaast willen we de kwaliteit bewaken van de toegevoegde woningen, zodat deze ook in de toekomst aansluiten op de behoefte van inwoners.

### 4. Werkingsgebied en reikwijdte

Deze beleidsregels zijn van toepassing op alle zelfstandige woningen gelegen binnen het grondgebied van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk, met uitzondering van het plassegebied.

#### Voor welke aanvragen gelden deze beleidsregels?

Deze beleidsregels zijn van toepassing op aanvragen voor woningsplitsing van één woning naar twee of drie woningen/appartementen.

#### Wanneer zijn deze beleidsregels niet van toepassing?

- Deze beleidsregels zijn niet van toepassing op woningsplitsing naar méér dan drie woningen, of transformatie van andere functies naar woningen zoals de transformatie van kantoren naar wonen of de wijziging van een winkel met bovenwoning(en) naar een complex met appartementen. Dat soort initiatieven beoordelen we als een project waarop maatwerk van toepassing is en een aparte belangenafweging moet plaatsvinden.
- Voor inwoning is geen omgevingsvergunning nodig. Daarom zijn deze beleidsregels daarop niet van toepassing. Inwoning is het verhuren van één of twee kamers waarbij de verhuurder ook zelf in de woning woonachtig blijft.
- Deze beleidsregels zijn niet van toepassing op aanvragen t.b.v. een woonzorg-initiatief. Die aanvragen worden via maatwerk mede beoordeeld op basis van de beoogde begeleiding/zorg in relatie tot de behoefte van de doelgroep;
- Deze beleidsregels zijn niet van toepassing op aanvragen voor mantelzorgwoningen.

#### Wat is uitgesloten?

Een aantal situaties is op voorhand uitgesloten:

- Uitgezonderd van woningsplitsing zijn nieuwbouwwoningen en woningen waarvoor opkoopbescherming of zelfbewoningsplicht geldt.
- Uitgezonderd zijn appartementen kleiner dan 80 m<sup>2</sup>. Als deze appartementen gesplitst worden bestaat de kans dat het aantal appartementen in het middensegment afneemt. Dat is een ongewenste situatie. Ook bestaat de kans dat er alleen nog maar hele grote of juist kleine appartementen in de voorraad overblijven. Het splitsen van appartementen groter dan 80 m<sup>2</sup> kan juist leiden tot een toename van appartementen in het midden- en lage segment, hetgeen de doorstroming ten goede komt.
- Uitgezonderd van woningsplitsing zijn recreatiewoningen. Recreatiewoningen zijn niet bedoeld om permanent te bewonen. Ook is het niet toegestaan dat één van de afgesplitste woningen wordt gebruikt als recreatiewoning, voor toeristische verhuur, voor pension of short-stay.



## 5. Beleidsinstrumenten

Voor het reguleren van woningsplitsing in relatie tot de leefbaarheid kunnen verschillende instrumenten worden ingezet. Deze zijn grofweg in te delen in twee hoofdgroepen: via de ruimtelijke ordening (Omgevingswet) en via de woonruimteverdeling (Huisvestingswet).

### Omgevingsplan en Bopa

Woningsplitsing kan door de veranderende samenstelling van de woningvoorraad van invloed zijn op de leefbaarheid van de omgeving. Dit kan worden gereguleerd door regels te stellen in het omgevingsplan. Het splitsen van een woning wordt onder voorwaarden toegestaan via een Buitenplanse omgevingsplan activiteit (Bopa) zolang het omgevingsplan dit nog niet mogelijk maakt.

In deze beleidsregels wordt een nadere invulling gegeven aan een deel van de toetsingscriteria van de Bopa.

### Huisvestingsverordening

Naast planologische toestemming (via afwijking van het bestemmingsplan), kan voor woningsplitsing ook een voorraadvergunning nodig zijn op grond van de gemeentelijke Huisvestingsverordening. Deze beleidsregels zijn ook van toepassing op die situaties.

### Beleidsregels

Deze Beleidsregels Woningsplitsing geven nadere invulling voor een deel van de toetsingscriteria om de belangenafweging voor de omgevingsvergunning en de voorraadvergunning te maken. Voor een positieve beoordeling dient een aanvraag te voldoen aan alle criteria. Met deze toetsing willen we recht doen aan de ambitie om de bestaande woningvoorraad beter te benutten. Tegelijkertijd willen we aandacht hebben voor de leefbaarheid in de gemeente, een evenwichtige toedeling van functies aan locaties en rechtszekerheid voor omwonenden.

## 6. Uitgangspunten

### Woningsplitsing

Bij woningsplitsing wordt één woning verbouwd naar twee of meer volwaardige zelfstandige woningen. Elke woning heeft een eigen opgang en in elke woning zijn alle noodzakelijke voorzieningen aanwezig, zoals een keuken, badkamer en leefruimte. Het zal veelal gaan om kleinere woningen en die dus geschikt zijn voor de groeiende woningbehoefte onder één- en tweepersoonshuishoudens.

Er kan onderscheid gemaakt worden tussen kadastraal splitsen en bouwkundig splitsen. Bij bouwkundig splitsen wordt een woning verbouwd naar meerdere woningen. Bij kadastraal splitsen wordt alleen een administratieve handeling uitgevoerd om een woning te splitsen in appartementsrechten.

### Binnenstedelijk gebied, kleine kernen en landelijk gebied

De beweegredenen om woningsplitsing te stimuleren dan wel te reguleren kunnen in verschillende gebieden anders zijn. In deze beleidsregels wordt daar rekening mee gehouden.

### Aspecten van toetsing

De aspecten waarop in hoofdlijnen wordt getoetst zijn:

1. Leefbaarheid: we willen de kwaliteit van het bestaande woon- en leefklimaat bewaken.



2. Evenwichtige toedeling van functies aan locaties: we houden rekening met de stedenbouwkundige opzet en aard van de wijk/buurt.
3. Kwaliteitseisen aan de nieuwe woningen: we willen goede woonruimte toevoegen.
4. Volkshuisvestelijke aspecten: we sturen op het vergroten van de (betaalbare) woningvoorraad.
5. Duurzaamheid: we dagen uit tot het verduurzamen van de woningen.
6. Milieuaspecten: splitsen mag voor bestaande bedrijven niet leiden tot een onevenredige aantasting van de bedrijfsvoering. Daarnaast moet na het splitsen sprake zijn van een goed woonklimaat.
7. Cultuurhistorische aspecten: we willen de cultuurhistorische waarde behouden.

## 7. Toetsingscriteria

Om de woning te splitsen moet aan onderstaande toetsingscriteria worden voldaan:

1. De splitsing van een woning mag geen onaanvaardbare inbreuk maken op het woon- en leefklimaat.

- De woning ligt niet in het plassegebied en kernwinkelgebied Bodegraven;
- Participatie: de initiatiefnemer kan laten zien dat er participatie heeft plaatsgevonden op grond van de leidraad participatie;
- De parkeersituatie: De nieuwe parkeersituatie dient te voldoen aan het op het moment van aanvraag geldende gemeentelijke parkeerbeleid. De toename van het aantal parkeerplaatsen dient op eigen terrein te worden opgelost tenzij initiatiefnemer kan aantonen dat er in de buitenruimte voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is;
- Andere aspecten die met de leefbaarheid in verband gebracht kunnen worden, zoals klachten met betrekking tot leefbaarheid uit de directe omgeving;
- Bewoning van vrijstaande bijbehorende bouwwerken is niet toegestaan.

Voor woningen in het buitengebied geldt aanvullend het volgende

- Er mag geen nieuwe in/uitrit gerealiseerd worden;
- Bij iedere toe te voegen woning, moet een bestaand bijbehorend bouwwerk met een minimale afmeting van 10 m<sup>2</sup> worden aangemerkt als bijbehorend bouwwerk bij de nieuwe woning. Voor grote percelen met meerdere bijbehorende bouwwerken wordt maatwerk toegepast, om te voorkomen dat extra vergunningvrije bouwwerken worden toegevoegd;
- Er mag ten behoeve van de nieuw te realiseren woning geen extra bebouwing toegevoegd worden;
- De bouwkundige eenheid van de bebouwing dient gehandhaafd te blijven;
- Bij herbouw van de woning(en) moet de maximaal toegestane inhoudsmaat van de oorspronkelijke woning als totaal worden aangehouden.



2. Er moet sprake zijn van een evenwichtige toedeling van functies: de ruimtelijke opzet van wijken/buurten mag niet onevenredig worden aangetast.
  - Binnen de bebouwde kom zijn tenminste vier woningen aan beide zijden van het te splitsen pand niet eerder gesplitst. Doel hiervan is om het aantal woningsplitsingen in een straat te spreiden en de ruimtelijke opzet en karakter van wijken/buurten niet onevenredig aan te tasten. Omdat buiten de bebouwde kom en in het buitengebied vaak sprake is van alleenstaande bebouwing of in ieder geval aanzienlijke afstanden tussen woningen, is splitsing daar eerder mogelijk. Hier wordt daarom maatwerk toegepast.
  
3. Woningsplitsing moet leiden tot kwalitatief goede woningen
  - De aanvraag gaat over het splitsen van de woning naar twee of maximaal drie woningen.
  - De woningen dienen te voldoen aan het Bbl (Besluit bouwwerken leefomgeving) (o.a. brandveiligheid).
  - De woningen hebben ieder een gebruiksoppervlak van tenminste 40m<sup>2</sup>.
  - De woningsplitsing leidt niet tot een onaanvaardbare aantasting van de privacy van aangrenzende woonpercelen.
  
4. Woningsplitsing moet een volkshuisvestelijk belang dienen.
  - De woning mag niet behoren tot de schaarse betaalbare woningvoorraad. In de gemeentelijke Huisvestingsverordening wordt aangegeven welke woningen behoren tot de schaarse betaalbare woningvoorraad.
  - Het splitsen van duurdere woningen (grens betaalbare woningen volgens geldend rijksbeleid) dient altijd een volkshuisvestelijk belang.
  
5. We dagen initiatiefnemers uit tot het verduurzamen van woningen bij splitsing
  - Het splitsen van een pand biedt de kans om de kwaliteit van het pand te verbeteren. Bijvoorbeeld ook de duurzaamheid en energieprestatie van het pand. Hiervoor gelden geen strengere eisen dan die uit het Bbl. Echter dagen we de initiatiefnemer uit: want dit is dé kans om de woning te verduurzamen. Daarbij adviseren we om te verduurzamen naar minimaal label B.
  - Vanaf 2023 mogen woningen met een energielabel E, F of G niet meer verhuurd worden.
  - Op termijn moeten woningen aardgasvrij worden. Om aardgasvrij-gereed te zijn, adviseren we om de woningen te verduurzamen naar minimaal label B.
  - Voor de betaalbaarheid van woonlasten voor toekomstige huurders is verduurzaming naar minimaal label B belangrijk.
  - In het verzoek tot woningsplitsing zien we graag terug op welke manier er wordt verduurzaamd.



6. Woningsplitsing dient milieutechnisch verantwoord te zijn.
  - Voor een nieuwe woning dient een goed en veilig woon- en leefklimaat gewaarborgd te zijn. Hierbij worden de gangbare milieu-hinderaspecten beschouwd zoals geluid, geur, luchtkwaliteit, stof, externe veiligheid, etc.
  - Belangen van bedrijven worden niet geschaad.
  
7. Woningsplitsing mag de cultuurhistorische waarde niet onevenredig aantasten.
  - Indien de te splitsen woning een monument betreft, mag de monumentale waarde niet onevenredig worden aangetast.
  - Indien de te splitsen woning binnen een aangewezen beschermd stads- of dorpsgezicht ligt, mag de cultuurhistorische waardevolle structuur niet worden aangetast.
  - Splitsing van een monumentaal pand of een pand binnen een aangewezen beschermd stads- of dorpsgezicht kan uitsluitend indien er een positief advies is van de Adviescommissie ruimtelijke kwaliteit.

## 8. Monitoring en evaluatie

Deze beleidsregels worden na 1 jaar geëvalueerd. Afhankelijk van de uitkomst van deze eerste evaluatie wordt een tweede evaluatie uitgevoerd na 4 jaar. Indien daar aanleiding toe is, kan de tweede evaluatie ook eerder plaatsvinden. In de tweede evaluatie wordt in ieder geval ingegaan op de volgende vragen:

- Wat zijn de kwantitatieve effecten van het nieuwe beleid in vergelijking met de voorgaande situatie? Denk aan het aantal vergunningaanvragen, handhavingszaken en overlastmeldingen.
- Welk effect hebben deze beleidsregels op verschillende stakeholders?
- Hoe hebben intern betrokkenen de uitvoering van deze regels ervaren? Denk aan werklast, uitvoerbaarheid, snelheid, kosten?
- Welke aanbevelingen kunnen worden gedaan op basis van de uitkomsten van de evaluatie?
- Wat zijn de effecten van het splitsings- en kamerverhuurbeleid op de woningmarkt in de gemeente?
- Is er door de woningsplitsing ongewenste, extra bebouwing ontstaan die met de beleidsregels niet kon worden uitgesloten?
- Is er ongewenste parkeeroverlast ontstaan die met de beleidsregels niet kon worden uitgesloten?

Aldus vastgesteld op 16 oktober 2024



## Lijst van bijlagen

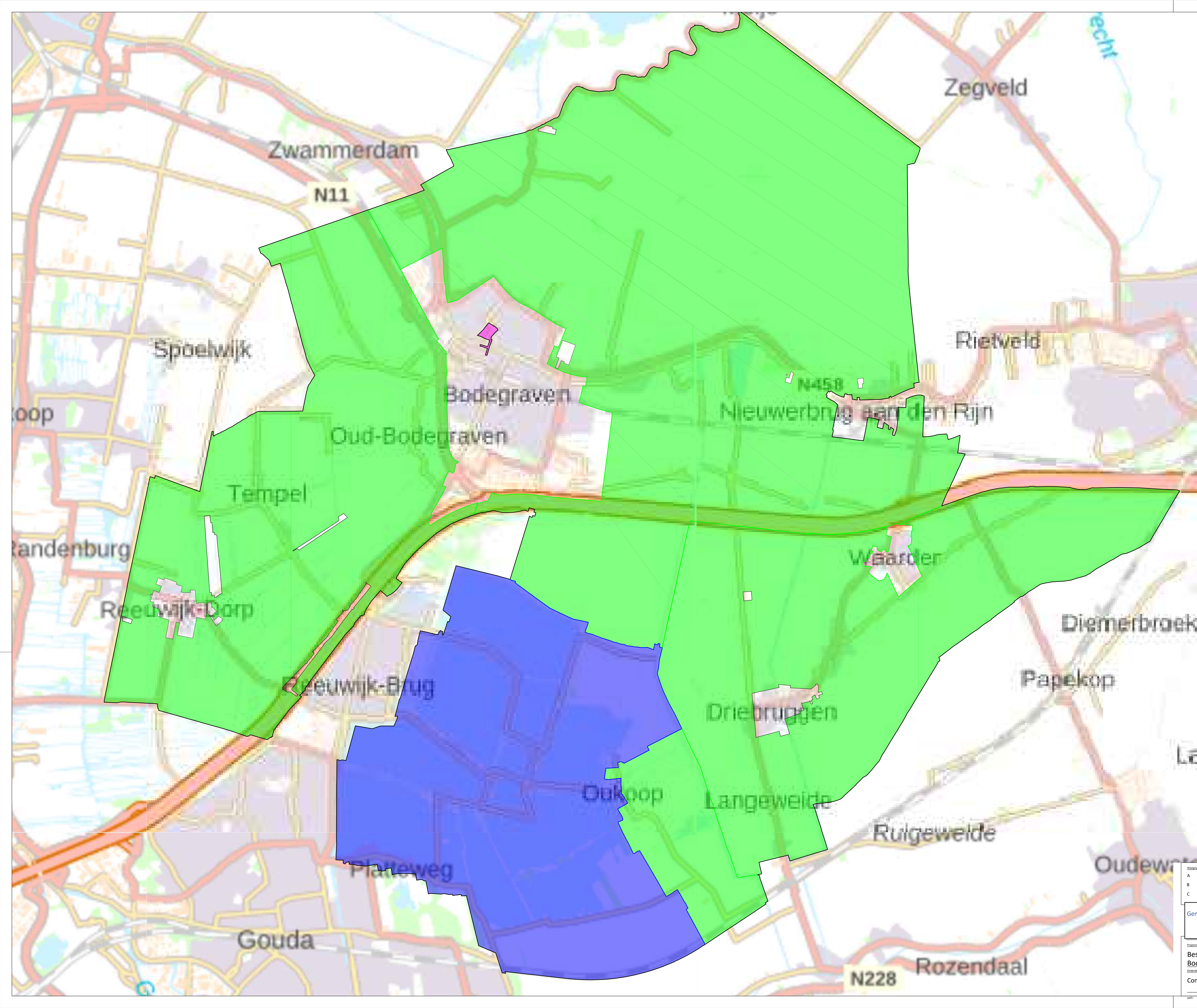
Bijlage 1: kaart Buitengebied, Plassengebied en kernwinkelgebied Bodegraven

Bijlage 2: nota parkeerbeleid

# VERKLARING

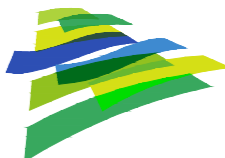
Contouren bestemmingsplannen

- Buitengebied
- Plassengebied
- Kernwinkelgebied



Bestemmingsplan	Schaal	Formaat	Datum
A			
B			
C			

 <b>Gemeente Bodegraven-Reeuwijk</b>		Adres: <small>Postbus 1, 3421 BR te Bodegraven</small> Telefoon: <small>06-170 122 122</small> E-mail: <small>www.bodegraven-reeuwijk.nl</small>	
Bestemmingsplannen Bodegraven-Reeuwijk	Schaal: 1:15000	Formaat: A0	Datum: 9 sept'24
Contouren en arceringen	Opsteller: CP	Gebruiker: RO	Tekeningnummer: 01



# Nota Parkeernormen

Toepassing CROW (publicatie 317)

Vastgesteld door het college van B en W op 10 mei 2016

Gemeente



**Bodegraven Reeuwijk**

# Inhoud

<b>1. Parkeernormen en parkeereis .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Parkeernormen kwantitatief .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Vaststellen parkeereis.....</b>	<b>5</b>
3.1 Vier stappen .....	5
3.2 Basiseis 5 .....	
3.3 Eigen terrein en openbaar toegankelijk .....	5
3.4 Parkeereis openbaar toegankelijke parkeerplaatsen .....	6
3.5 Financiële compensatie in geval van benutting .....	7
3.6 Financiële compensatie in geval van vrijstelling .....	8
3.7 Hardheidsclausule .....	9

# 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.

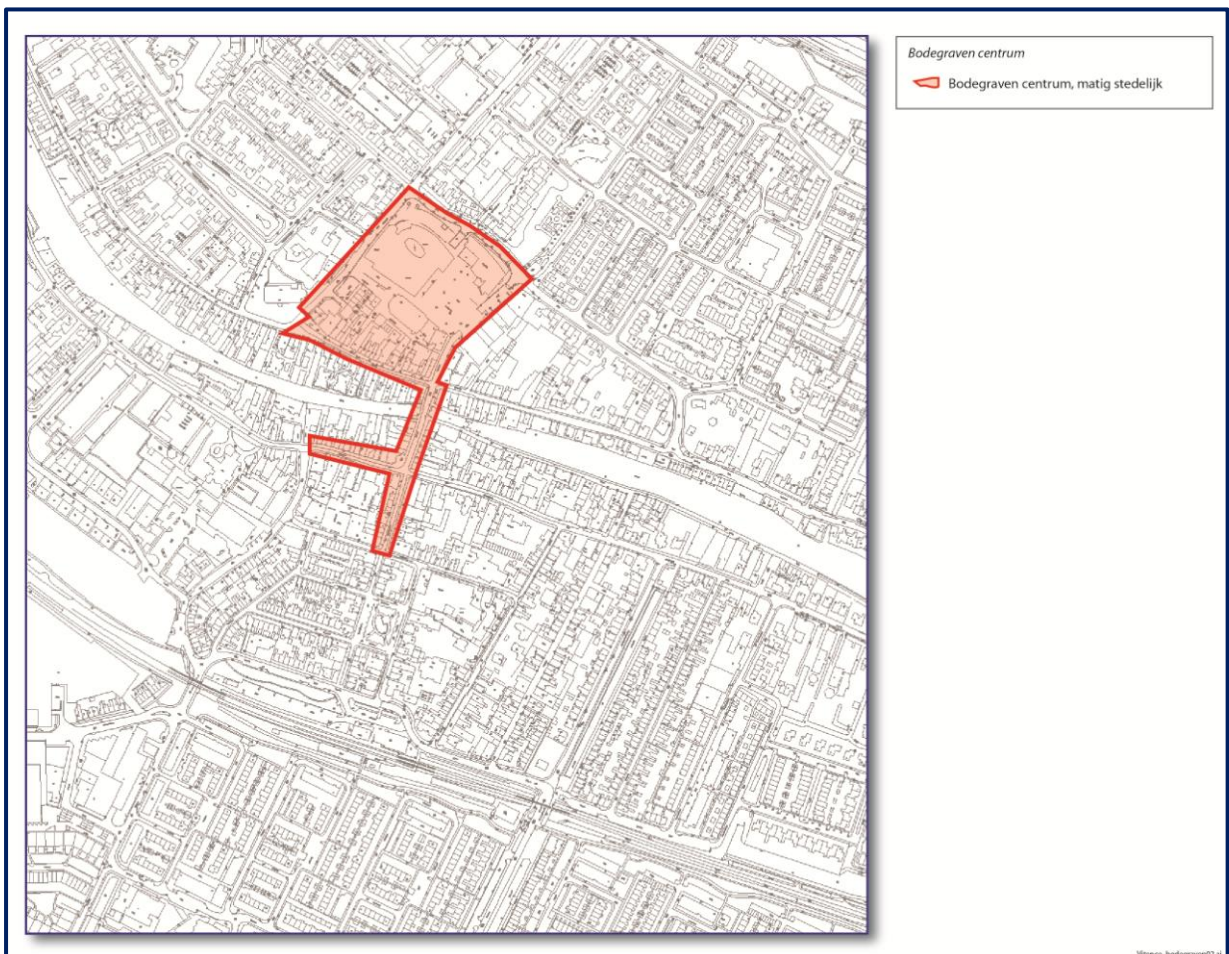
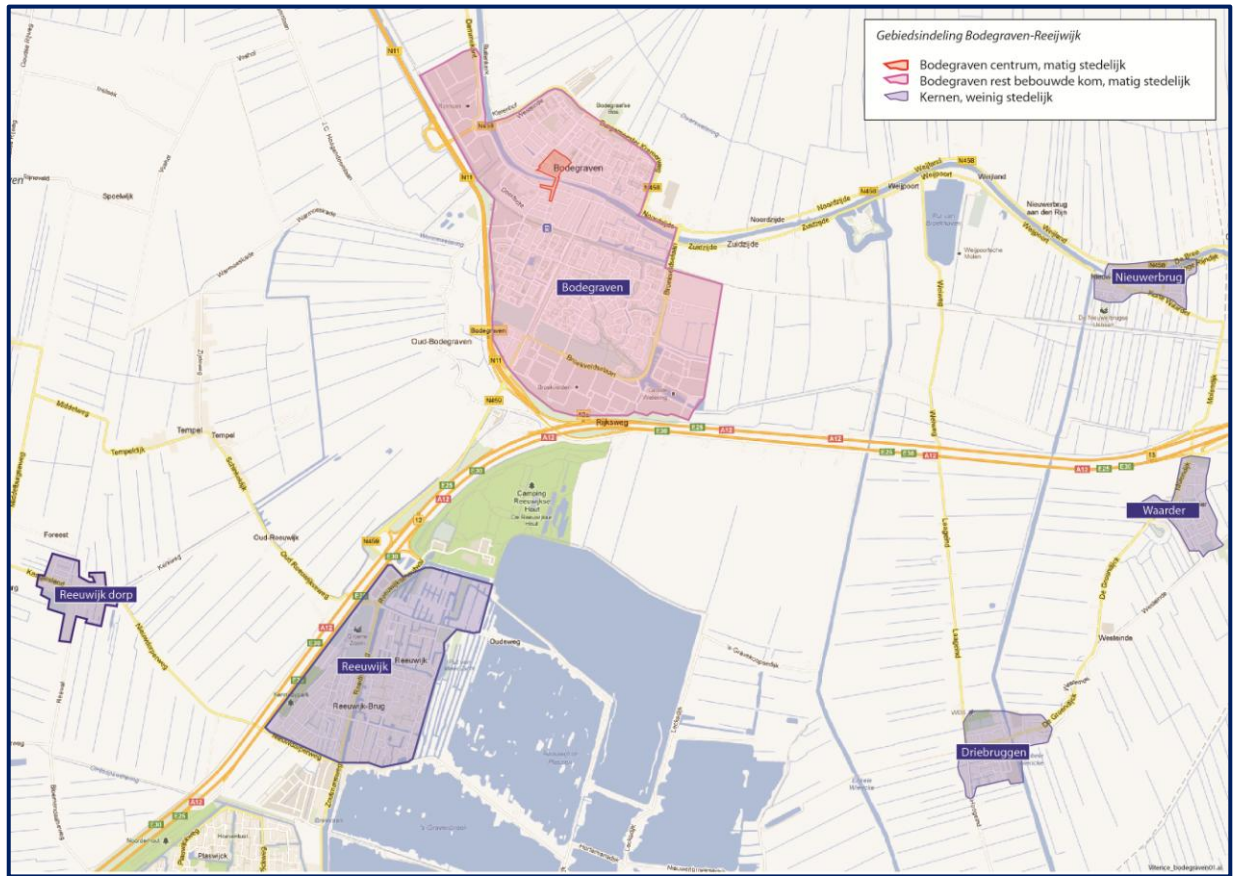
## 2. Parkeernormen kwantitatief

### 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.
- Functiewijziging.
- Parkeernorm voor de functie.

#### Type functie

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

#### Functiewijziging

Voor nieuwbouwplannen 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 sloop/nieuwbouwplannen en verbouwplannen kan bij het bepalen van de parkeereis gebruik worden gemaakt van het principe 'oud voor nieuw'. De initiatiefnemer moet dan met een parkeeronderzoek aantonen dat de parkeerbehoefte van de oude functie, op loopafstand van de nieuwe functie, in de openbare ruimte aanwezig is.

### 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.