

## Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 7 november 2017 (raadsvoorstel nr. 17bb8919); raadsstuk 18bb738;

gelet op artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht, de Reparatiwet BZK 2014, artikel 133 Woningwet en artikel 3.1.2 en tweede lid, sub a van het Besluit ruimtelijke ordening;

overwegende, dat op grond van de Reparatiwet BZK 2014 parkeernormen niet langer in de Bouwverordening maar in het bestemmingsplan moeten worden vastgelegd. Het bestemmingsplan hoeft op grond van artikel 3.1.2, tweede lid, sub a van het Besluit ruimtelijke ordening niet zelf de parkeernormen te bevatten, maar kan op dit punt verwijzen naar gemeentelijk beleid dat parkeernormen bevat;

### besluit:

vast te stellen de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018, inhoudende:

### Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018

#### Artikel 1 Vaststelling beleidsregeling

De raad stelt de in de bijlage bij dit besluit opgenomen Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets Rotterdam 2018 vast met inachtneming van de aangenomen amendementen.

#### Artikel 2 Inwerkingtreding en overgangsrecht

1. De Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets Rotterdam 2018 treedt in werking op de eerste dag na de dagtekening van het Gemeenteblad waarin dit besluit wordt geplaatst.
2. Een aanvraag voor een omgevingsvergunning die is ingediend vóór de inwerkingtreding van dit besluit, wordt afgedaan op grond van de tot de inwerkingtreding van dit besluit geldende regels.

#### Artikel 3 Citeertitel

Deze beleidsregeling wordt aangehaald als: Beleidsregeling Parkeernormen voor auto en fiets.

*Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 1 februari 2018.*

*De griffier,  
J.M. van Midden*

*De voorzitter,  
A. Aboutaleb*

## Beleidsregeling parkeernormen voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2018

### Voorwoord

Rotterdam is een stad die bloeit en groeit. Rotterdam groeit tot 2030 met zo'n 50.000 inwoners. Locaties voor studie, werk en voorzieningen zullen meegroeien. En het aantal mensen dat Rotterdam bezoekt neemt verder toe. De grootstedelijke dynamiek vormt de motor van de landelijke economie. De verwachting is dat 30 tot 40% van de bevolkingsgroei in Nederland plaatsvindt in de vier grote steden. De woonvisie Rotterdam zet tot 2030 in op toename van middeldure en duurdere woningen met voldoende variatie, passend bij de verscheidenheid van de bewoners en bij het karakter van de verschillende Rotterdamse wijken. De woningen sluiten aan bij de uiteenlopende woonwensen en kunnen worden aangepast als de woonwensen in de toekomst wijzigen. Rotterdammers hoeven niet langer voor een groter huis de stad uit. Deze stedelijke intensivering, in Rotterdam vooral in en om het centrum en langs de Nieuwe Maas, biedt kansen voor verduurzaming van de mobiliteit omdat veel arbeidsplaatsen en voorzieningen goed bereikbaar zijn per fiets en openbaar vervoer.

De stedelijke ontwikkeling is alleen mogelijk wanneer de stad voldoende aantrekkelijk blijft. Dus niet alleen voldoende en passende woningen, maar ook een aantrekkelijke openbare ruimte, een schoner wagenpark en minder auto's op straat. Tal van nieuwe technologieën zullen ons hierbij helpen, zoals digitale informatie om auto, fiets en OV slimmer te combineren in één reis. Ook de kostbare parkeer ruimte in de stad wordt beter benut als automobilisten rechtstreeks naar een vrije parkeerplek worden geleid. Dit bespaart niet alleen zoekverkeer, maar ook kostbare parkeerruimte.

Nieuwe technologieën stimuleren ook het gebruik en bereik van elektrische fietsen, deelfietsen zoals de OV-fiets en deelauto's. Mobiel zijn zonder eigen- of leaseauto was nog nooit zo gemakkelijk. Jongeren stellen de aanschaf van een eigen auto steeds langer uit. En nieuwe mobiliteitsdiensten (Mobility as a Service) kunnen deze trend snel versterken. Beleggers en vastgoedontwikkelaars geven aan dat bespaard kan worden op de parkeerruimte bij (hoog)stedelijke ontwikkelingen.

In deze beleidsregeling leest u over het Rotterdamse beleid voor de auto- en fietsparkeernormen.

*Pex Langenberg,  
Wethouder Mobiliteit, Duurzaamheid en Cultuur*

## 1 Inleiding

### 1.1 Rotterdam ontwikkelt zich en de normen ontwikkelen mee

#### Aanleiding

Rotterdam kent al decennialang parkeernormen voor auto's. Parkeernormen stellen eisen aan de te realiseren parkeercapaciteit bij bouwontwikkelingen. Deze normen worden regelmatig aangepast aan de voortdurend veranderende mobiliteit en de ambities op het gebied van stedelijke kwaliteit. De laatste aanpassing heeft plaatsgevonden in 2012. In de nota "Parkeren in Beweging"; het parkeerplan Rotterdam 2016 - 2018, is de herziening van de parkeernormen aangekondigd. Het college heeft, als een ambitie uit het Fietsplan Rotterdam 2016 - 2018, daarnaast gevraagd om gelijktijdig parkeernormen voor de fiets toe te voegen. Voor het eerst zijn deze dan ook opgenomen, want het groeiend gebruik van de fiets vraagt om meer en betere voorzieningen voor het fietsparkeren.



Deze beleidsregeling is het instrument om het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen te bepalen bij nieuwe bouwontwikkelingen en transformaties. De regeling waarborgt dat initiatiefnemers voldoende parkeercapaciteit realiseren voor auto en fiets bij ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Tot nu toe waren de autoparkeernormen vastgelegd in de Rotterdamse Bouwverordening. Door een wijziging in de Wet ruimtelijke ordening vervalt deze regeling per 1 juli 2018. De nieuwe beleidsregels voor parkeernormen worden vastgelegd in bestemmingsplannen via een 'voorwaardelijke verplichting'<sup>1</sup>. In de toekomst worden de parkeernormen in alle nieuwe en te actualiseren bestemmingsplannen met een voorwaardelijke verplichting geregeld. Als de normen via bestemmingsplannen zijn geborgd, moet elke aanvraag voor een omgevingsvergunning aan de beleidsregeling getoetst worden. De gemeente toetst ook aan deze normen als er voor een bouwplan een afwijking nodig is van het bestemmingsplan.

Naast de wijziging in de wet zijn er meer redenen om de parkeernormen te evalueren en actualiseren:

- In 2012 zijn de Rotterdamse parkeernormen ingrijpend gewijzigd. Met de gemeenteraad is destijds afgesproken om de wijzigingen die zijn doorgevoerd te evalueren. Deze evaluatie vormt mede de basis voor het nieuwe parkeernormenbeleid en is opgenomen in bijlage 4.
- In het collegeakkoord 2014 - 2018 en in de daaruit voortkomende Rotterdamse mobiliteitsagenda 2015 - 2018 wordt sterk ingezet op stimuleren van de fiets, "meer groen en minder blik": Een autoluwere binnenstad, de fiets centraal (o.a. meer stallingen bij bouwontwikkelingen) en meer auto's in garages en minder op straat.
- Na vaststelling van het Parkeerplan 2016 - 2018 is de afkoopregeling komen te vervallen. Het bleek lastig om voldoende autoparkeerplaatsen in de buurt ter beschikking te stellen. Om toch voldoende maatwerk te bieden is een extra vrijstellingsbepaling voor kleine bouwprojecten in betaald parkeergebied aangekondigd.

1) Een 'voorwaardelijke verplichting' in een bestemmingsplan legt een koppeling naar bestaande of nieuwe beleidsregels.

- De markt vraagt om meer flexibiliteit en vraag gestuurde locatiegerichte parkeernormen. Deze nieuwe beleidsregeling faciliteert in deze vraag en geeft meer sturing en duidelijkheid aan het gebiedsgerichte parkeernormenbeleid.

### Doel

Deze beleidsregeling heeft als doel om bij nieuwe bouwontwikkelingen voldoende parkeergelegenheid te garanderen voor auto's en fietsen voor de beoogde functies, zoals benoemd in de aanvraag omgevingsvergunning. Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening wordt 'voldoende parkeergelegenheid' gedefinieerd als de parkeercapaciteit voor auto en fiets die een optimale balans oplevert tussen de volgende gemeentelijke beleidsdoelen:

- Stimuleren duurzaam vervoer in een aantrekkelijke, leefbare en gezonde stad.
- Verhogen kwaliteit van de openbare ruimte (balans op straat) en van gebouwen.
- Versterken van de bereikbaarheid voor sociaal en economisch functioneren van de stad.
- Ruimtelijke (her)ontwikkeling: accommoderen woningvraag en (her)ontwikkelen van locaties.
- Evenwichtige verdeling financiële lasten over gemeente, investeerders, huurders en bezoekers.

### 1.2 Parkeernormen: scharnier tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling

De beleidsregeling parkeernormen lijkt eenvoudig: het gaat om het vaststellen van het aantal autoparkeerplaatsen, met een vaste maat en schaal als bijdrage aan het aantrekkelijker maken van wonen en leven in de stad. Toch zorgt de regeling in de praktijk voor veel discussie. Dat komt omdat de rijdende en stilstaande voertuigen in de stad aan veel verschillende beleidsdoelen raken. De gemeente Rotterdam heeft meer dan tien beleidsdocumenten (en een college- en coalitieakkoord) waarin ambities zijn verwoord die een directe of indirecte relatie hebben met de beleidsregeling parkeernormen. Deze zijn terug te vinden in bijlage 3. Kort samengevat gaat het om:

- *Voldoende bereikbaarheid*: dit betekent o.a. voldoende parkeerruimte voor auto en fiets voor het sociaal en economisch functioneren van de stad. Dat kan op eigen terrein, op loopafstand (als er ruimte is) of voor de auto op enige afstand op een P+R locatie.
- *Gezonde stad*: stimuleren en faciliteren van duurzaam vervoer: lopen, de fiets, het OV (openbaar vervoer) en elektrische voertuigen ten behoeve van een leefbare stad met gezonde bewoners. Ook het beperken van risico op diefstal en beschadiging van fietsen behoort hiertoe.
- *Meer ruimtelijke kwaliteit*: versterken van woonmilieus met een duidelijke profilering gericht op meer buitenruimte voor spelende kinderen, terrassen, winkelpubliek en groen, een rustiger straatbeeld en kwaliteit van gebouwen. Minder parkeerruimte op straat en een goede inpassing van parkeervoorzieningen voor auto en fiets kunnen hier veel aan bijdragen.
- *Ruimtelijke (her)ontwikkeling*: accommoderen van de groeiende woningvraag van huishoudens met een modaal of hoger inkomen, sociale stijgers en young potentials. Waar nodig: meer gedifferentieerd woningbestand. De belangrijkste bouwopgaven zijn: het verdichten van het Centrum, het vernieuwen van de Stadswijken, het herstructureren van transformatielocaties (Stadiondriehoek, Hart van Zuid, Merwe-/Vierhaven) en het afronden van de ontwikkeling van de uitleggebieden (Park Zestienhoven). Het bijbehorende parkeerbeleid is gericht op voldoende ruimte voor fiets en auto, optimaal benutten van de parkeercapaciteit en het vermijden van onnodige bouwkosten en exploitatierisico's.
- *Evenwichtige verdeling financiële lasten*. Parkeernormen kunnen in stedelijk gebied leiden tot aanzienlijke investeringen (privaat en/of publiek), vooral als er gebouwde parkeervoorzieningen nodig zijn. Maar ook parkeervoorzieningen op maaiveld hebben financiële effecten, bijvoorbeeld op de grondexploitatie vanwege de invloed op de bebouwingsdichtheid. Daarnaast hebben parkeernormen van bouwprojecten effect op de parkeerexploitatie van zowel (openbare) garages in de nabijheid als ook op het straatparkeren. De totale financiële lasten (investeringen en maandlasten) dienen evenwichtig verdeeld te worden over gemeente, ontwikkelaars, toekomstige eigenaren, huurders en bezoekers. Vooral bij sociale huurwoningen is dit een groeiend vraagstuk vanwege de DAEB-richtlijnen (diensten van algemeen economisch belang)<sup>2</sup> van het rijk.

### 1.3 Leeswijzer

In de hoofdstukken 2 t/m 4 is de beleidsregeling parkeernormen met bindende eisen opgenomen. Hoofdstuk 2 bevat de kern van de beleidsregeling, namelijk de beleidsregels met toelichting. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de gebiedsindeling die gehanteerd wordt bij de hoogte van de parkeernormen en de mate van vrijstellingsmogelijkheden. In hoofdstuk 4 staan de parkeernormen opgenomen, ingedeeld naar woon- en niet woonfuncties. Tevens zijn hier de aanwezigheidspercentages voor dubbelgebruik opgenomen.

In de zeven bijlagen zijn de achtergronden en nadere toelichting op de beleidsregeling opgenomen. Bijlage 1 bevat veelgebruikte begrippen en definities. In bijlage 2 is de toelichting op enkele specifieke

2) Woningcorporaties verlenen diensten van algemeen economisch belang (DAEB). Parkeerplaatsen zijn doorgaans niet-DAEB en kunnen/mogen niet door een woningbouwvereniging gerealiseerd worden.

artikelen van de beleidsregeling uit hoofdstuk 2. In bijlage 3 is het gemeentelijk beleid en -ambities samengevat die een relatie hebben tot de parkeernormen. Bij de vorige actualisatie in 2012 is toegezegd om de parkeernormen na enkele jaren te evalueren. De evaluatie vindt u samen met de belangrijkste opgaven terug in bijlage 4. Vervolgens in bijlage 5 een toelichting op en een onderbouwing van de keuzes die gemaakt zijn in de Beleidsregeling Parkeernormen voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2018. De beleidsregeling sluit af met nog een bijlage met ontwerpeisen voor stallingen en een toelichting op EV Ready (Elektrisch vervoer).

## 2. De beleidsregeling

De volgende beleidsregels zijn van toepassing op bouwontwikkelingen of gebruikswijzigingen van bouwwerken in de gemeente Rotterdam. De beleidsregels zijn als volgt opgedeeld:

1. Algemene beleidsregels voor auto en fiets
2. Aanvullende beleidsregels voor auto
3. Aanvullende beleidsregels voor fiets

### 2.1 Algemene beleidsregels voor auto en fiets

#### Artikel 1. Begrippen en definities

In deze beleidsregels worden verschillende begrippen gehanteerd. De definities van deze begrippen zijn te vinden in bijlage 1.

#### Artikel 2. Toepassing

1. Deze beleidsregels zijn van toepassing bij de beoordeling van aanvragen voor een omgevingsvergunning, op grond van artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor het bouwen of het gebruiken van gronden of bouwwerken;
2. Bij de omgevingsvergunning wordt, met inachtneming van hetgeen in deze beleidsregel is bepaald, een parkeereis gesteld conform de gebiedsindeling en normen bedoeld in hoofdstuk 3, en 4 van deze beleidsregel.
3. De parkeereisen worden berekend in twee cijfers achter de komma en in voorkomende gevallen afgerond op de gebruikelijke wijze, derhalve bij 0,50 of meer naar boven en bij minder dan 0,50 naar beneden.
4. De parkeereis moet volledig op eigen terrein worden gerealiseerd.
5. Aanvullende voorwaarden kunnen gesteld worden ten aanzien van:
  - a. inpassing in het gebouw of de omgeving: voorwaarden aan de aard, de plaats en de inrichting;
  - b. laden of lossen: de aard, de capaciteit, de plaats en de inrichting van de gelegenheid;
  - c. parkeren voor gehandicapten: de aanwezigheid en aanduiding van de parkeer- of stallingsgelegenheid;
  - d. flexibiliteit van parkeervoorzieningen: mogelijkheid tot, al dan niet gedeeltelijke, aanpassing parkeervoorziening van gebruik auto naar fiets en vice versa;
  - e. gebruik en beheer van collectieve garages: eisen aan besluitvorming en kettingsbeding en informatieoverdracht tussen initiatiefnemer en toekomstige eigenaren en gebruikers.

#### Artikel 3. Afwijken van de parkeereis

Het bevoegd gezag kan geheel of gedeeltelijk afwijken van de parkeereis toestaan. De afwijking moet goed en navolgbaar onderbouwd worden. Van het afwijken van de parkeereis kan sprake zijn bij:

- a. Maatwerk: de afwijking moet onderbouwd worden aan de hand van specifieke kenmerken van de locatie, functie of doelgroep van het project.
- b. Locatie: er moet sprake zijn van een locatie waar het feitelijk onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis te voldoen of waar het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voldoen aan de parkeereis.

#### Artikel 4. Afwijken van de eis parkeren op eigen terrein

Het bevoegd gezag kan geheel of gedeeltelijk afwijken van de eis tot het parkeren op eigen terrein toestaan, indien er:

- a. structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, alternatieve parkeervoorzieningen beschikbaar zijn binnen een loopafstand genoemd in onderstaande tabel (tabel 2.1). Deze alternatieve parkeervoorzieningen zijn in beginsel niet op straat maar op ander privéterrein of in een andere garage gelegen. Aan de parkeereis voor fietsparkeren kan ook worden voldaan door parkeren op straat indien het kortparkeren betreft en er op straat voldoende ruimte beschikbaar is.

	<i>Autoparkeren voor bewoners</i>	<i>Autoparkeren voor werken- den of bezoekers</i>	<i>Fietsparkeren</i>
--	-----------------------------------	---	----------------------



A. Hoogstedelijk gebied	600 m	900 m	300 m
B. Stadswijken	300 m	600 m	100 m
C. Overig gebied	100 m	300 m	50 m

Tabel 2.1: Maximale loopafstanden bij realisatie buiten eigen terrein

- b. sprake is van gebiedsontwikkeling en naar het oordeel van het bevoegd gezag een gemeentelijk belang rechtvaardigt dat autoparkeerplaatsen op straat worden aangelegd.

#### Artikel 5. Vrijstellingen kleine projecten

Kleine projecten zijn volledig vrijgesteld van de parkeereis. Onder kleine projecten vallen de ontwikkelingen die voldoen aan de maximale oppervlakten uit tabel 2.2.

	Woonfuncties (gbo totale project)	Niet-woonfuncties (bvo totale project)
Parkeereis auto	Vrijgesteld tot 300 m <sup>2</sup> gbo	Vrijgesteld tot 600 m <sup>2</sup> bvo
Parkeereis fiets	Geen vrijstelling	Vrijgesteld tot 600 m <sup>2</sup> bvo, horecafuncties tot 200 m <sup>2</sup> bvo

Tabel 2.2: Maximale oppervlakten vrijstelling kleine projecten

### 2.2 Aanvullende beleidsregels voor auto

#### Artikel 6. Vrijstellingen auto

##### 1. Dubbelgebruik en saldering

In de volgende situaties kan de parkeereis naar beneden worden bijgesteld.

- Dubbelgebruik:** als de initiatiefnemer aantoont dat parkeervoorzieningen voor meerdere functies kunnen worden gebruikt kan de parkeereis worden verlaagd. Het dubbelgebruik moet onderbouwd worden met een parkeerbalans, waarbij de tabel met aanwezigheidspercentages in paragraaf 4.3 uitgangspunt is.
- Saldering:** bij een bouwontwikkeling of gebruikswijziging hoeft alleen te worden voorzien in de extraparkeerbehoefte. De parkeereis kan daarom worden verminderd met de parkeereis van het laatste legale gebruik, tenzij er sprake is van langdurige leegstand.

##### 2. Bijzonder gemeentelijk belang

Als een ontwikkeling uit economisch oogpunt of uit het oogpunt van milieu, hinder of woonomgeving door de gemeente bijzonder gewenst is, kan volledige vrijstelling van de parkeereis worden verleend. Deze volledige vrijstelling wordt alleen in zeer uitzonderlijke gevallen verleend en een verzoek daartoe wordt uitvoerig gemotiveerd. Voor het verkrijgen van de vrijstelling wordt in ieder geval aangetoond dat het niet mogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis op eigen terrein te voldoen en dat er evenmin mogelijkheden bestaan om de parkeereis geheel of gedeeltelijke in de openbare ruimte op te lossen.

##### 3. Bijzondere vrijstellingen van de parkeereis

Om meer flexibiliteit in de parkeernormen aan te brengen zijn bijzondere vrijstellingen mogelijk. Gezien het hogere autobezit (zie bijlage B5.4) in de kleine kernen (Hoek van Holland, Pernis en Rozenburg) zijn deze vrijstellingen daar niet van toepassing. De bijzondere vrijstellingen hebben te maken met de locatie van de ontwikkeling en de inzet van alternatieven voor de vraag naar autoparkeerplaatsen. Door toepassing van de bijzondere vrijstellingen ontstaat een bandbreedte in de totale parkeereis. De volgende bijzondere vrijstellingen kunnen worden toegepast:

- \* **Nabijheid OV-stations:** Als een ontwikkeling wordt gerealiseerd in de nabijheid van de in onderstaande tabel opgenomen OV-stations wordt de autoparkeereis verminderd conform deze (tabel 2.3). De gehanteerde gebiedsindeling (zone A, B en C) wordt geregeld in hoofdstuk 3 van deze beleidsregels.

OV-halte	Hemelsbrede afstand ontwikkeling - entree OV-halte		
	0-400 meter	400-800 meter	800-1200 meter
Rotterdam Centraal	-50%	-40%	-30%
Beurs, Blaak en Schiedam Centrum	-40%	-30%	-20%
Overige treinstations	-30%	-20%	-10%
Overige RSR/metrostations binnen zone A en B			

Overige tramhaltes binnen zone A			
RSR/metrostations zone C (behalve Hoek van Holland en Nesselande)	-20%	-10%	-5%
Overige tramhaltes in zone B			
RSR/metrostations in Hoek van Holland en Nesselande	-10%	-5%	0
Overige tramhaltes in zone C			
Alexander	0	0	0

Tabel 2.3: Vrijstelling parkeereis voor nabijheid openbaar vervoer

- \* *Extra fietsparkeerruimte*: als een ontwikkeling in betaald parkeergebied voorziet in extra fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein, wordt de autoparkeereis met maximaal 10% verlaagd in de verhouding twee fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. Deze extra fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor langparkeerders (bewoners, werkers, studenten).
- \* *Deelauto's*: als bij een woningontwikkeling in betaald parkeergebied structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's ter beschikking worden gesteld op geormerkte deelautoparkeerplaatsen, wordt de autoparkeereis met maximaal 20% verlaagd in de verhouding één autoparkeerplaats met deelauto in plaats van vijf gewone autoparkeerplaatsen. De deelauto's mogen ook worden geplaatst in een nabijgelegen parkeervoorziening op geormerkte deelautoparkeerplaatsen.
- \* *Mobility as a Service (MaaS)*: als bij een ontwikkeling in betaald parkeergebied gebied voor alle toekomstige gebruikers Mobility as a Service structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, beschikbaar wordt gesteld, wordt de autoparkeereis met maximaal 20% verlaagd.

De bijzondere vrijstellingen mogen bij elkaar worden opgeteld.

#### 4. Afwijking zorgwoningen

Het bevoegd gezag is bevoegd af te wijken van de in hoofdstuk 4, tabel 4.1 opgenomen normen voor parkeren indien sprake is van een woning met een gebruiksoppervlakte van maximaal 100 m<sup>2</sup> gbo. die nadrukkelijk bestemd is als zorg-/aanleunwoning (aanleunwoningen/appartementen met zorg binnen handbereik, ouderenwoning, serviceflat, woon-zorgcomplex en zelfstandige seniorenwoning), naar een norm van 0,6 autoparkeerplaats per woning. Op het moment dat zorgwoningen wijzigen in een andere (woon)functie/bestemming kan een aanvullende op te lossen parkeereis worden gesteld.

#### 5. Aparte parkeernorm sociale huurwoningen

Het bevoegd gezag is bevoegd af te wijken van de in hoofdstuk 4, tabel 4.1 opgenomen parkeernormen indien sprake is van een sociale huurwoning met een huur onder de liberalisatiegrens, naar een norm van 0,6 autoparkeerplaats per woning. Op het moment dat sociale huurwoningen wijzigen in een andere (woon)functie/bestemming kan een aanvullende op te lossen parkeereis worden gesteld.



#### **Artikel 7. Geen recht op parkeervergunning op straat**

Bewoners en gebruikers van ontwikkelingen waarvoor geheel of gedeeltelijk vrijstelling is verleend van de parkeereis, hebben ingevolge het Uitvoeringsbesluit parkeren in beginsel geen recht op een parkeervergunning op straat binnen het betaald parkeergebied.

#### **Artikel 8. EV Ready**

1. Collectieve parkeervoorzieningen op eigen terrein bij nieuwbouw of transformatie moeten voorbereid zijn op het kunnen laden van elektrische voertuigen (EV Ready).
2. De initiatiefnemer moet een EV plan aan de gemeente Rotterdam kunnen overleggen, waaruit blijkt dat:
  - a. op iedere autoparkeerplaats horend bij de ontwikkeling laadinfrastructuur gerealiseerd kan worden, zonder dat hiervoor bouwkundige aanpassingen noodzakelijk zijn.
  - b. een netaansluiting gerealiseerd wordt met voldoende capaciteit om ten minste 20% van het totaal aantal voertuigen waarvoor autoparkeerplaatsen beschikbaar zijn gelijktijdig te kunnen laden, al dan niet met behulp van IT-oplossingen zoals een Smart grid.

### **2.3 Aanvullende beleidsregels voor fiets**

#### **Artikel 9. Vervangende parkeereis bij vervallen voorschrift in bouwbesluit**

Zodra er geen voorschriften voor een (fietsen-)berging meer zijn opgenomen in de regeling die het Bouwbesluit 2012 opvolgt, geldt bij nieuwbouw van woningen dan wel de transformatie of herbestemming tot woningen de parkeereis, bedoeld in tabel 4.3 van hoofdstuk 4 van deze beleidsregels. In appartementsgebouwen moeten de fietsparkeerplaatsen in een gezamenlijke stalling uitgevoerd worden.

#### **Artikel 10. Vrijstelling voorzieningen met veel bezoekers**

Voor voorzieningen met veel bezoekers kunnen worden vrijgesteld van realisatie fietsparkeergelegenheid op eigen terrein als dit redelijkerwijs niet mogelijk is. Van de ontwikkelaar of gebruikers kan een financiële bijdrage worden verlangd voor het realiseren van fietsparkeergelegenheid in de openbare ruimte gevraagd via privaatrechtelijke afspraken.

#### **Artikel 11. Ontwerpkwaliteit van stallingen**

Om goed te kunnen functioneren moeten fiets- en scooterstallingen aan kwaliteitseisen voldoen. De Leidraad Fietsparkeren<sup>3</sup> gaat uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. In bijlage 6 zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

3) zie Leidraad Fietsparkeren, CROW publicatie 291, hoofdstuk 6



## 2.4 Slotbepalingen

### Artikel 12. Overgangsregeling

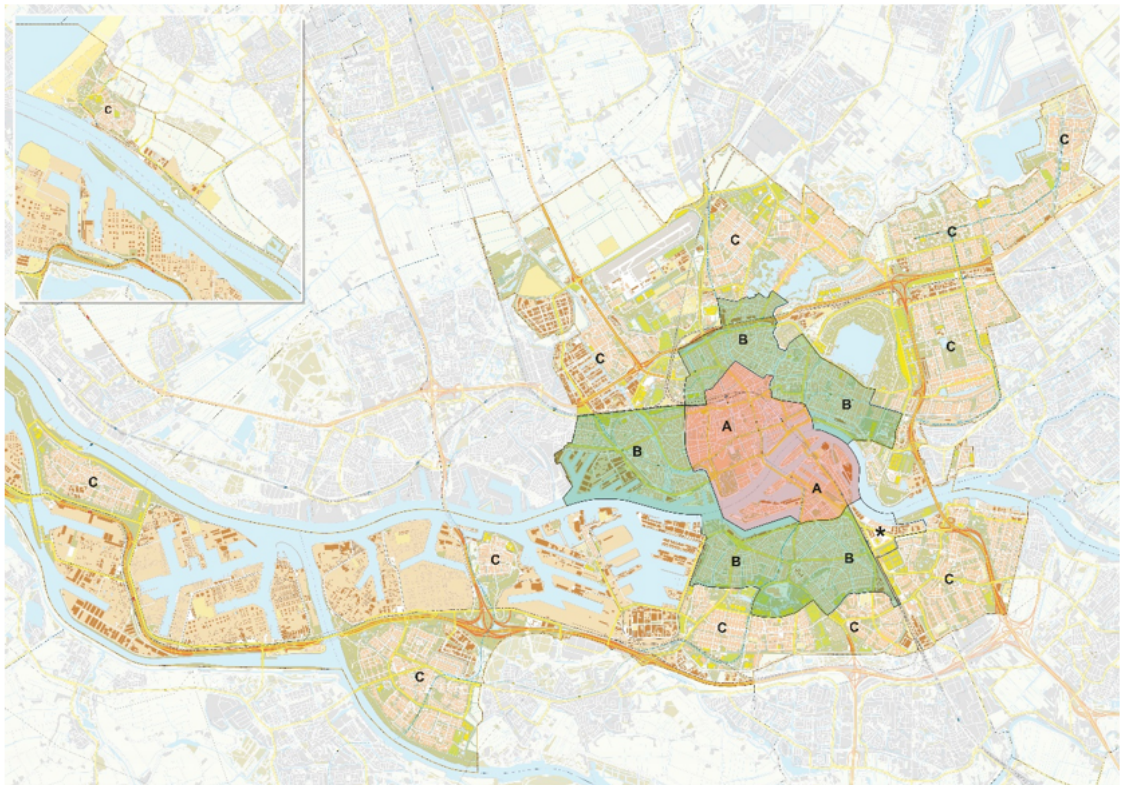
Indien de aanvrager binnen 1 jaar na de inwerkingtreding van deze beleidsregeling schriftelijk vastgelegde stappen richting de gemeente heeft genomen voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning, zijn op die aanvraag de parkeernormen zoals vastgelegd in de Bouwverordening Rotterdam 2010 van toepassing. Valt de nieuwe Beleidsregeling Parkeernormen voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2018 gunstiger uit voor de aanvrager, dan geldt deze.

### 3. Gebiedsindeling

De gebiedsindeling voor de parkeernormen bestaat uit één kaartbeeld met drie gebiedstypen (zie kaart 3.1):

- A. **Hoogstedelijk gebied** (zoals Centrum, Provenierswijk, Middelland, Katendrecht, Afrikaanderwijk, Entrepot en Feijenoord).
- B. **Stadswijken** (overige vooroorlogse gebieden, inclusief aangrenzende ontwikkelgebieden Merwe/Vierhaven, Hart van Zuid en Erasmus Universiteit/Woudesteijn).
- C. **Overig gebied** (omliggende woon, werk- en recreatiegebied, inclusief Hoogvliet, Pernis, Heijplaat, Rozenburg, Hoek van Holland en het havengebied).

\* Deze zone valt in gebied C, met uitzondering van de aan de eerste uitvoeringsfase van Feyenoord City gekoppelde ontwikkelingen.



Kaart 3.1: Gebiedsindeling Beleidsregeling Parkeernormen voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2018.

Deze kaart is tevens in een gedetailleerde versie digitaal beschikbaar.

## 4 Normen en aanwezigheidspercentages

### 4.1 Parkeernormen auto

Woonfunctie (m <sup>2</sup> gbo)	Aantal autoparkeerplaatsen per woning <sup>4</sup>		
	Zone A Hoogstedelijk gebied	Zone B Stadswijken	Zone C Overig
< 40 m <sup>2</sup>	0,10	0,10	0,10
40-65 m <sup>2</sup>	0,40	0,50	0,60
65 – 85 m <sup>2</sup>	0,60	0,80	1,40
85 – 120 m <sup>2</sup>	1,00	1,00	1,60
> 120 m <sup>2</sup>	1,20	1,20	1,80

Tabel 4.1: Normentabel auto woonfunctie

Op basis van artikel 6.4 en 6.5 (zie paragraaf 2.2) kan er besloten worden een lagere parkeernorm van 0,6 autoparkeerplaatsen per woning te hanteren voor zorgwoningen en sociale woningen onder de liberalisatiegrens.

	Functie <sup>5</sup>	Opmerking	Aantal autoparkeerplaatsen per 100 m <sup>2</sup> bvo tenzij anders bepaald (zie opmerkingen)		
			Zone A Hoogstedelijk gebied	Zone B Stadswijken	Zone C Overig
<b>Werken</b>	Kantoor		0,76	1,00	1,20
	Bedrijfsverzamelgebouw / Atelier		0,72	0,80	0,80
	Arbeidsintensief / bezoekersex-tensief bedrijf (industrie, laborat. werkplaats, etc.)		0,67	1,20	2,00
	Arbeidsex-tensief / bezoekersex-tensief bedrijf (loods, opslag, transportbedrijf etc.)		0,19	0,30	0,60
<b>Winkelen</b>	Commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie		1,20	2,00	2,50
	Detailhandel inclusief kringloopwinkel en apotheek		0,38	2,50	2,50
	Supermarkt		0,38	2,50	2,80
	Mandjessupermarkt	Maximale omvang 500m <sup>2</sup> bvo	0,0	0,0	0,0
	Grootschalige detailhandel		n.v.t.	4,50	5,50
	Bouwmarkt, tuincentrum, kringloopwinkel		n.v.t.	2,20	2,20
	Showroom, meubelzaak		0,26	0,60	0,60
<b>Sport en recreatie</b>	Gymzaal, sporthal binnen (incl. squash, tennis)		0,08	1,70	2,00
	Sportveld buiten (incl. tennisbaan)	Normgrondslag: ha. netto terrein	0,65	13,00	13,00

4 ) De normgrondslag bij woningen is uitgedrukt in m<sup>2</sup> gebruiksvloeroppervlak (gbo). Wanneer in de planfase dit nog niet bekend is kan ook worden gerekend met m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak achter de voordeur, conform de meetmethoden van NEN2580 (maar zonder parkeer ruimte). Ook hierin blijven de gemeenschappelijke ruimten bij meergezinswoningen buiten beschouwing. De omrekenfactor van gbo naar bvo is: 0,85.

5 ) Er zijn functies die niet in de functielijst voorkomen. De parkeerbehoefte wordt dan bepaald aan de hand van een vergelijkbare functie.

	Dansstudio, sportschool		0,10	2,00	3,00
	Jachthaven	Normgrondslag: ligplaats	0,05	0,50	0,50
<b>Cultuur</b>	Museum		0,02	0,40	0,70
	Bibliotheek		0,01	0,50	0,90
	Bioscoop, theater, schouwburg	Normgrondslag: per zitplaats	0,01	0,10	0,20
	Sociaal cultureel centrum, wijkgebouw		0,10	0,90	1,00
	Religiegebouw	Normgrondslag: per bezoekers- plaats	0,01	0,10	0,15
<b>Horeca</b>	Cafetaria/snackbar (horeca I)		0,40	4,00	6,00
	Discotheek / feestruimte (horeca II)		0,70	7,00	10,00
	Café / bar (horeca III)		0,40	4,00	6,00
	Restaurant (horeca IV)		1,60	8,00	12,00
	Hotel 1, 2, 3 sterren (horeca V)	Per 10 kamers, (excl. congres- en vergaderfaci- liteiten)	1,60	2,40	4,10
	Hotel 4, 5 sterren (horeca V)	Per 10 kamers, (excl. congres- en vergaderfaci- liteiten)	4,70	6,90	9,10
<b>Onder- wijs</b>	Crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf		0,80	0,90	1,00
	Basisonderwijs	Normgrondslag: lokaal 30 leerlingen (excl. Kiss & Ride-strook)	0,40	0,45	0,50
	Vorbereidend dagonderwijs (vmbo, havo, vwo)	Normgrondslag: lokaal 30 leerlingen	0,40	0,45	0,50
	Beroepsonderwijs en WO	Normgrondslag: lokaal 30 leerlingen	0,50	2,00	3,00
<b>Zorg</b>	Ziekenhuis	Normgrondslag: per bed	1,10	1,30	1,50
	Verpleeghuis, herstelltehuis, hospice	Normgrondslag: per wooneenheid	0,40	0,45	0,50
	1 <sup>e</sup> lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)	Normgrondslag: per behandelkamer	0,53	1,70	2,00

Tabel 4.2: Normentabel auto niet-woonfuncties

#### 4.2 Parkeernormen fiets

Woonfunctie (m <sup>2</sup> gbo )	Aantal fietsparkeerplaatsen per woning (Zone A, B en C)
< 40 m <sup>2</sup>	2
40 – 65 m <sup>2</sup>	3
65 – 85 m <sup>2</sup>	4
> 85m <sup>2</sup>	5

Tabel 4.3: Normentabel fiets woonfunctie (zodra regels bouwbesluit komen te vervallen)

	Functie <sup>6</sup>	Opmerking	Aantal fietsparkeerplaatsen per 100 m <sup>2</sup> bvo, tenzij anders bepaald (zie opmerkingen)	Aandeel kort stallen (bezoek)
<b>Werken</b>	Kantoor		1,7	5%
	Bedrijfsverzamelgebouw / Atelier	Met een minimum van 10	1,7	5%
	Arbeidsintensief / bezoekersex-tensief bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats etc.)		1	5%
	Arbeidsex-tensief / bezoekers-extensief bedrijf (loods, opslag, transportbedrijf etc.)		0,25	5%
<b>Winkelen</b>	Commerciële dienstverlening (en kantoren met baliefunctie)	Met een minimum van 10	5	20%
	Detailhandel inclusief kringloopwinkel en apotheek		2,7	85%
	Supermarkt	Met een minimum van 10	2,9	85%
	Mandjessupermarkt	Met een minimum van 10	2,9	85%
	Grootschalige detailhandel		0,4	85%
	Bouwmarkt, tuincentrum		0,4	85%
	Showroom, meubelzaak		0,4	85%
<b>Sport en recreatie</b>	Gymzaal, sporthal binnen (incl. squash, tennis)		2,5	95%
	Sportveld buiten (incl. tennisbaan)	Normgrondslag: ha. netto terrein	61 (of maatwerk)	95%
	Dansstudio, sportschool		5	90%
	Jachthaven	Normgrondslag: ligplaats	maatwerk	-
<b>Cultuur</b>	Museum		0,9	95%
	Bibliotheek		3	95%
	Bioscoop, theater, schouwburg		7,8	95%
	Sociaal cultureel centrum, wijkgebouw		3 (of maatwerk)	95%
	Religiegebouw		maatwerk	90%
<b>Horeca</b>	Cafeteria/snackbar (horeca I)		9	90%
	Discotheek / feestruimte (horeca II)		18	90%
	Café / bar (horeca III)		18	90%
	Restaurant (horeca IV)		18	80%
	Hotel 1, 2, 3 sterren (horeca V)	Alleen logiesfunctie, per hotelkamer	0,4	50%
	Hotel 4, 5 sterren (horeca V)	Alleen logiesfunctie, per hotelkamer	0,4	50%
<b>Onderwijs</b>	Crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	Minimaal 3 bakfietsplaatsen	1,9	0%
	Basisonderwijs	Normgrondslag:	5	0%

6 ) Indien een functie niet in de lijst voorkomt, wordt de parkeerbehoefte bepaald aan de hand van een vergelijkbare functie.



		lokaal 30 leerlingen		
	Vorbereidend dagonderwijs (vmbo, havo, vwo)	Normgrondslag: lokaal 30 leerlingen	11	11%
	Beroepsonderwijs en WO	Normgrondslag: lokaal 30 leerlingen	13	0%
<b>Zorg</b>	Ziekenhuis	Normgrondslag: per bed; Bezoekers + medewerkers	0,9	30%
	Verpleeghuis, hersteltehuis, hospice	Normgrondslag: per (woon-) eenheid; Bezoekers + medewerkers	0,2	55%
	1 <sup>e</sup> lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)	Bezoekers + medewerkers	1,7	55%

Tabel 4.4: Normentabel fiets niet-woonfuncties

#### 4.3 Aanwezigheidspercentages voor dubbelgebruik

De daadwerkelijke vraag naar autoparkeerplaatsen per functie is niet de hele dag hetzelfde. Overdag is maar een deel van de bewoners thuis, zodat niet alle autoparkeerplaatsen bij de woningen bezet zijn. Het omgekeerde geldt voor andere functies zoals kantoren: overdag zijn de medewerkers aanwezig en 's avonds en in het weekend zijn de autoparkeerplaatsen leeg. Om de parkeervoorzieningen optimaal in te zetten wordt gebruik gemaakt van dubbelgebruik van de aanwezige parkeervoorzieningen. De aanwezigheidspercentages<sup>7</sup> (zie tabel 4.5) worden gebruikt om de parkeerbehoefte op het maatgevende (drukste) moment te bepalen. Voorwaarde is dat de parkeervoorzieningen openbaar toegankelijk zijn zodat dubbelgebruik ook daadwerkelijk mogelijk is.

	Functie	Werk-dag ochtend	Werk-dag middag	Werk-dag avond	Koop avond	Zater-dagmid-dag	Zater-dag-avond
<b>Wonen</b>	Woningen bewoners <sup>8</sup>	50%	50%	90%	80%	60%	80%
	Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	60%	100%
<b>Werken</b>	Kantoor	100%	100%	5%	5%	0%	0%
	Bedrijfsverzamelgebouw / Atelier	100%	100%	5%	5%	0%	0%
	Arbeidsintensief / bezoekersextensief bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats etc.)	100%	100%	5%	5%	0%	0%
	Arbeidsextensief / bezoekersextensief bedrijf (loods, opslag, transportbedrijf etc.)	100%	100%	5%	5%	10%	0%
<b>Winkelen</b>	Commerciële dienstverlening (en met baliefunctie)	100%	100%	5%	75%	0%	0%
	Detailhandel inclusief kringloopwinkel en apotheek	30%	60%	10%	75%	100%	0%
	Supermarkt	30%	60%	40%	80%	100%	40%
	Mandjessupermarkt	30%	60%	40%	80%	100%	40%
	Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	100%	40%
	Bouwmarkt, tuincentrum	30%	60%	70%	80%	100%	40%
	Showroom, meubelzaak	30%	60%	70%	80%	100%	40%
<b>sport en recreatie</b>	Gymzaal, sporthal binnen (incl. squash, tennis)	50%	50%	100%	100%	100%	100%
	Sportveld buiten (incl. tennisbaan)	25%	25%	50%	50%	100%	25%

7) Aanwezigheidspercentages zijn grotendeels gebaseerd op de CROW-publicatie 317 en aangepast aan de Rotterdamse functielijst.

8) Voor woningen bewoners geldt een aanwezigheidspercentage van 100% in de nacht.

	Dansstudio, sportschool	50%	50%	100%	100%	100%	100%
	Jachthaven	25%	25%	50%	50%	100%	25%
<b>Cultuur</b>	Museum	20%	45%	0%	0%	100%	0%
	Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	75%	0%
	Bioscoop, theater, schouwburg	5%	25%	90%	90%	40%	100%
	Sociaal / cultureel centrum, wijkgebouw	10%	40%	100%	100%	60%	90%
	Religiegebouw (afhankelijk van activiteiten)	10%	10%	30%	30%	100%	10%
<b>Horeca</b>	Cafeteria/snackbar (horeca I)	0%	50%	80%	80%	50%	100%
	Discotheek / feestruimte (horeca II)	0%	10%	50%	100%	50%	100%
	Café / bar (horeca III)	30%	40%	90%	85%	70%	100%
	Restaurant (horeca IV)	30%	40%	90%	95%	70%	100%
	Hotel 1, 2, 3 sterren (horeca V)	100%	50%	70%	70%	50%	100%
	Hotel 4, 5 sterren (horeca V)	100%	50%	70%	70%	50%	100%
<b>Onderwijs</b>	Crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	100%	100%	0%	0%	0%	0%
	Basisonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%
	Vorbereidend dagonderwijs (afhankelijk van mate van avondonderwijs) (vmbo, havo, vwo)	100%	100%	30%	30%	0%	0%
	Beroepsonderwijs en WO (afhankelijk van mate van avondonderwijs)	100%	100%	30%	30%	0%	0%
<b>Zorg</b>	Ziekenhuis	60%	100%	60%	60%	60%	60%
	Verpleeghuis, hersteltehuis, hospice	50%	50%	100%	100%	60%	80%
	1 <sup>e</sup> lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)	100%	75%	10%	10%	10%	10%

Tabel 4.5: Aanwezigheidstabel voor dubbelgebruik

## BIJLAGEN

## Bijlage 1. Begrippen en definities

auto	Personenauto of bestelauto die past op een standaard autoparkeerplaats (NEN 2443:2013).
autoparkeerplaats	De minimaal benodigde ruimte om een auto te parkeren (NEN 2443:2013)
Bouwbesluit 2012	Landelijk geldend besluit op basis van de Woningwet met voorschriften met betrekking tot het bouwen, gebruiken en slopen van bouwwerken.
bouwverordening	Gemeentelijke verordening met bouwvoorschriften
bruikbaarheidsvoorschrift	Voorschrift in het Bouwbesluit met betrekking tot bruikbaarheid van gebouwen.
bvo / bruto vloeroppervlakte	De oppervlakte van één of meerdere ruimten van een vastgoedobject gemeten op vloerniveau volgens NEN 2580.
CROW	Onafhankelijk kennisinstituut op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer. CROW ontwikkelt onder andere kencijfers op het gebied van verkeersgeneratie en fietsparkeren.
DAEB	Woningcorporaties verlenen diensten van algemeen economisch belang (DAEB), in het bijzonder het realiseren en in stand houden van huurwoningen met een huur beneden de liberalisatiegrens (sociale huurwoningen). Autoparkeerplaatsen zijn doorgaans niet-DAEB en kunnen/mogen niet door een woningbouwvereniging gerealiseerd worden.
deelauto / autodate	Het herhaaldelijk en opeenvolgend gezamenlijk gebruik van motorvoertuigen op grond van een overeenkomst tussen een aanbieder, die motorvoertuigen 24 uur per dag beschikbaar stelt voor autodate en meerdere deelnemers, die met de aanbieder een overeenkomst hebben gesloten en waarbij de voertuigen zijn voorzien van een systeem dat ritgegevens registreert.
deelautoparkeerplaatsen	Geoomerkte autoparkeerplaats die alleen voor een specifieke deelauto te gebruiken is.
deelfiets	Een fiets die tegen betaling door een fietsdeelorganisatie ter beschikking gesteld wordt aan gebruikers. Een peer-to-peer concept wordt niet als 'deelfiets' beschouwd in het kader van deze regeling.
dubbelgebruik	Bij dubbelgebruik wordt dezelfde autoparkeerplaats gebruikt voor verschillende functies. De autoparkeerplaats moet dan altijd vrij toegankelijk zijn voor de gebruikers van deze functies. Volledig dubbelgebruik is alleen mogelijk als het maatgevende moment waarop de parkeerbehoefte het grootst is, niet samenvalt voor de verschillende functies.
e-bike, elektrische fiets	Fiets met elektrische trapondersteuning.
eigen terrein	Niet openbaar privé terrein.
EUR	Erasmus Universiteit Rotterdam.
EV	Elektrisch voertuig.
EV Ready	Parkeervoorzieningen die voorbereid zijn op het kunnen laden van elektrische voertuigen
fiets	Voertuig op twee of meer wielen voortgedreven door spierkracht, al dan niet met elektrische ondersteuning.
fietsparkeerplaats	De ruimte die nodig is om een gangbare fiets te kunnen stallen, conform Fietsparkeer.
gbo / gebruiksvloeroppervlak	Het gebruiksvloeroppervlak wordt bepaald door conform NEN 2580 van het bvo af te trekken: het (grond)oppervlak van dragende wanden, vides en trappgaten indien groter dan 4 m <sup>2</sup> , ruimten met een vrije hoogte lager dan 1,5 meter, afzonderlijke constructies groter dan 0,5 m <sup>2</sup> en leidingschachten indien groter dan 0,5 m <sup>2</sup> .
ITS/ intelligente transportsystemen	ITS is een internationaal verzamelbegrip voor de toepassing van informatie- en communicatietechnologieën in voertuigen en transportinfrastructuur om het verkeer veiliger, efficiënter, betrouwbaarder en milieuvriendelijker te maken.
kettingbeding	Bepaling in een (koop)overeenkomsten waarbij de ene partij ten behoeve van de andere partij bij overdracht van een goed bepaalde verplichtingen aan de rechtsopvolger zal opleggen.
kort- / lang parkeren	Kortparkeren is parkeren tot ca. 90 minuten (bezoekers). Bij langparkeren wordt langer dan ca. 90 minuten geparkeerd (bijv. bewoners, personeel, medewerkers, scholieren, studenten).
liberalisatiegrens	De bovengrens voor het ontvangen van huursubsidie vormt de liberalisatiegrens. Dit bedrag wordt jaarlijks van overheidswege vastgesteld. Alle zelfstandige woningen die -volgens het puntenstelsel- een huurprijs boven de liberalisatiegrens hebben, worden geliberaliseerde woonruimte genoemd of vrije sector woningen. Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd.
maatgevend moment	Het tijdstip van de dag waarop de parkeerbehoefte van een functie het grootste is.
maatwerk	Als er geen parkeernorm bestaat, of als er een bijzondere ontwikkeling plaatsvindt, dan wordt de parkeerbehoefte c.q. de parkeereis bepaald aan de hand van de voor die ontwikkeling te verwachten behoefte.
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.
Mobility as a service (MaaS)	Mobiliteitsconcept waarbij reizigers gebruik maken van mobiliteitsdiensten van een aanbieder in abonnementsvorm, in plaats van eigen vervoer. Niet bezit van mobiliteit staat centraal maar beschikbaarheid.
modal split	Vervoerwijzekeuze, de mate waarin een bepaald vervoermiddel gebruikt wordt. Meestal geeft de modal split de verhouding aan van het aantal reizigerskilometers of verplaatsingen per auto, trein, bus/metro/tram, fiets, bromfiets/snorfiets en lopen.
niet wonen/ niet woonfunctie	Alle functies anders dan de woonfunctie



---

omgevingsvergunning	Onder andere de vergunning benodigd voor het bouwen of het wijzigen van (het gebruik van) een bouwwerk.
OV	Openbaar vervoer: stads- en streekvervoer (metro, tram en bus), treinvervoer en openbaar vervoer te water.
OV-fiets	Aan de NS gerelateerd bedrijf dat deelfietsen aanbiedt op OV-locaties.
paraplubestemmingsplan	Bestemmingsplan waarmee op meerdere reeds vastgestelde bestemmingsplannen regels voor één of meerdere (deel)aspecten - zoals parkeren - worden toegevoegd of gewijzigd.
parkeereis	Het aantal auto-/ fietsparkeerplaatsen dat ten behoeve van een bepaalde ontwikkeling gerealiseerd dient te worden.
parkeerkencijfer	Op de praktijk gebaseerd cijfer van de verwachte parkeerbehoefte.
parkeernorm	het aantal auto-/ fietsparkeerplaatsen dat voor een functie gerealiseerd moet worden, uitgedrukt in een aantal auto-/ fietsparkeerplaatsen per eenheid, bijvoorbeeld een oppervlakte eenheid.
peer-to-peer auto-/ fietsdelen	Auto-/fietsdelen waarbij een particulier zijn of haar auto rechtstreeks ter beschikking stelt aan een andere particulier, al dan niet via een bemiddelingsplatform.
salderen/ saldering	Het bepalen van de parkeerbehoefte/-eis bij een functiewijziging door de parkeerbehoefte/eis van de nieuwe functie te verminderen met die van de oorspronkelijke functie. Verondersteld wordt dat voor de oorspronkelijke functie voldoende parkeergelegenheid aanwezig is.
sloop/nieuwbouw	Nieuwbouw op de plaats van een volledig gesloopt gebouw.
Smart grid	Een smart grid is een energienet waar een slim meet- en regelsysteem aan is toegevoegd. Dit zorgt ervoor dat het aanbod van de verschillende energiebronnen kan worden afgestemd op de vraag.
straatparkeren	Parkeren op de openbare weg en op niet afgesloten openbare autoparkeerplaatsen.
transformatie/ herontwikkeling	Het ingrijpend vernieuwen van een bestaand gebouw, waarbij de oorspronkelijke bestemming gewijzigd wordt. Bijvoorbeeld een pakhuis wordt een appartementen-complex
voorwaardelijke verplichting	Een regel in het bestemmingsplan die verplicht tot het uitvoeren van hetgeen in het bestemmingsplan is bepaald, op het moment dat een door het bestemmingsplan toegestane wijziging in de bestaande gebruiksvorm wordt gerealiseerd. Zolang het bestaande gebruik niet wordt gewijzigd, bestaat niet de verplichting om het in het bestemmingsplan bepaalde uit te voeren en is er geen strijd met het bestemmingsplan. Een voorwaardelijke verplichting dient wel voldoende objectief te zijn begrensd.
woning	Een zelfstandige wooneenheid met een eigen adres.

## **Bijlage 2. Toelichting op de beleidsregels**

### **Toelichting artikel 2 lid 5 sub e.**

Aanvullende voorwaarden kunnen gesteld worden ten aanzien van gebruik en beheer van collectieve garages: eisen aan besluitvorming en kettingbeding en informatieoverdracht tussen initiatiefnemer en toekomstige eigenaren en gebruikers. Dit wordt geregeld middels het Uitvoeringsbesluit Parkeren Rotterdam.

### **Toelichting artikel 4.**

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dienen de maximale loopafstanden. Of de loopafstand acceptabel is hangt af van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden wordt mede bepaald door de aantrekkelijkheid van de looproute, de hoogte van de parkeertarieven, de parkeerduur en de concurrentiekracht van alternatieven zoals openbaar vervoer en fiets. Vandaar dat de maximaal acceptabele loopafstanden van de gebieden verschillend is.

In tabel 2.1 zijn de maximale loopafstanden voor de verschillende doelgroepen opgenomen. Deze afstanden gelden voor de kortste looproute over de openbare weg vanaf de ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of de ingang van de parkeervoorziening. De afstand wordt bepaald met behulp van het programma Google Maps.

### **Toelichting artikel 6 lid 1 sub b**

Bij transformatie, herbestemming, functiewijziging en sloop-nieuwbouw wordt een bestaande functie vervangen door een nieuwe. De bestaande functie heeft een (theoretische) parkeerbehoefte die aan de hand van de normen bepaald kan worden, net als de nieuwe functie. Door het salderen wordt de parkeerbehoefte van de nieuwe functie verminderd met die van de oude functie, waarvan dan wordt aangenomen dat daarvoor al voldoende parkeergelegenheid aanwezig was. Als er sprake is van langdurige leegstand – uitgangspunt is minimaal 5 jaar - mag niet meer gesaldeerd worden. Bij salderen moet wel rekening gehouden worden met aanwezigheidspercentages omdat het maatgevend moment van de nieuwe functie op een (heel) ander tijdstip kan liggen. Als dat zo is, is er feitelijk sprake van een nieuwe parkeerbehoefte die niet gesaldeerd kan worden.

### **Toelichting artikel 7.**

Dit geldt ook voor ontwikkelingen op locaties waar pas ná vergunningverlening betaald parkeren wordt ingevoerd. De ontwikkelaar is verplicht om toekomstige eigenaren en gebruikers hierover tijdig en voldoende te informeren. Het college regelt de vergunningverlening op straat in het Uitvoeringsbesluit parkeren Rotterdam.

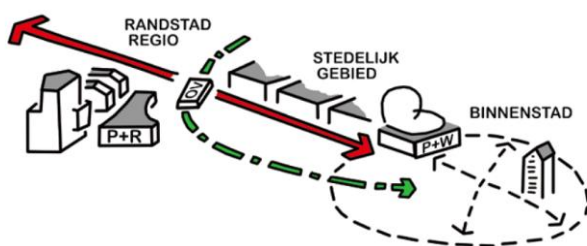
### **Toelichting artikel 9, 10 en 11.**

Voor scooters, brommers, bakfietsen e.d. is geen afzonderlijke norm gehanteerd. In plaats daarvan wordt geëist dat minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen zodanig groot (minimaal 1x2 m<sup>1</sup>) wordt uitgevoerd zodat deze geschikt zijn voor het stallen van scooters, bakfietsen en andere fietsen met een afwijkende maat.

### Bijlage 3. Gemeentelijke ambities met een link naar parkeernormen

De gemeente Rotterdam heeft veel ambities die direct of indirect doorwerken in de strategische keuzes van de actualisatie parkeernormen (auto en fiets). De ambities hierna zijn afkomstig van:

- Stedelijk Verkeersplan 2016-2030
- Parkeerplan 2016-2018
- Fietsplan 2016-2018
- Rotterdamse Mobiliteitsagenda (2015)
- Collegeakkoord 2014-2018
- Kaart van de stad 2016
- Kwaliteitsbeleid kleine woningen
- Woonvisie Rotterdam 2030
- Duurzaam dichterbij Rotterdam 2016-2018
- Welstandsnota Rotterdam (2012)
- Rotterdamse Stijl, handboek Openbare Ruimte (uit 2010)
- Binnenstad als City Lounge (2008-2030)
- Stadsvisie 2007-2030



#### Parkeerstrategie en ambities

De parkeernormen bij bouwontwikkelingen zijn onderdeel van de Rotterdamse parkeerstrategie. Kort samengevat kent deze strategie voor de auto de volgende speerpunten:

- City Lounge: Auto minder dominant aanwezig, verschuiving parkeren naar garages en een goede balans in de buitenruimte tussen terrassen, groen, fietsers en voetgangers.
- In de Stadswijken: Meer kwaliteit buitenruimte, gezins- en kindvriendelijk met voldoende maatwerk. Beter benutting van parkeerruimte en eventueel inzetten parkeerregulering.
- P+R: Beter benutten P+R-voorzieningen en vooral aantrekkelijker maken voor de forens naar de stad.
- Actualisatie van de autoparkeernormen.

In het Parkeerplan 2016-2018 is de actualisatie van de parkeernormen aangekondigd. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten benoemd:

- Om de verdichting in de stad te stimuleren worden de parkeernormen bijgesteld.
- De fiets wordt een expliciet aandachtspunt binnen gebiedsontwikkelingen, voor zover nodig worden er parkeernormen voor het stallen van de fiets toegevoegd.
- De vrijstellingsbepalingen worden aangescherpt. Afwijken (vooral naar beneden) wordt nog wel toegelaten bij:
  - dubbelgebruik van parkeerruimte.
  - langere tijd benutten van structureel leegstaande parkeercapaciteit in omgeving.
  - ontwikkelingen met mobiliteitsmaatregelen die het autogebruik verminderen of wegnemen.
  - innovatieve concepten, zoals autodelen of Mobility as a Service.
  - een bestuurlijke afweging op basis van een bijzonder gemeentelijk belang.
- De afkoopregeling komt te vervallen. In de praktijk wordt de regeling al niet meer gebruikt, maar de regeling moet nog wel formeel door de raad worden ingetrokken. Om toch voldoende maatwerk te kunnen bieden worden kleine ontwikkelingen vrijgesteld (richtlijn 3 à 4 woningen of tot 1500 m<sup>2</sup>). Voorwaarde is wel dat gebruikers niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat.

#### Ambities voor de fiets

Het beleid voor fietsparkeren is in het Fietsplan 2016-2018 beschreven en bevat uiteenlopende maatregelen om tot betere stallingsmogelijkheden te komen:

- Optimaal benutten bestaande fietsparkeercapaciteit.
- Geen verrommeling van de buitenruimte (o.a. handhaven op wrakken/weesfietsen).
- Extra fietsparkeerplaatsen in het centrum, zo mogelijk inpandig.

- Uitbreiden fietscapaciteit in de stadswijken door fijnmazig toevoegen van fietsnietjes, fietstrommels en/of buurtstallingen, met een balans tussen inpandig en op straat.
- Uitbreiden van fietsstallingen op bedrijfsterreinen.
- Uitbreiding fietscapaciteit en deelfietsen op OV-stations.
- Realiseren voldoende fietsparkeergelegenheid nieuwbouw/herontwikkeling door hanteren fietsparkeernorm.

#### Ruimtelijke ontwikkelingsambities

- Verminderen van de dominante positie van het gemotoriseerd verkeer en het grote ruimtebeslag van parkeren, zonder dat daarmee de goede bereikbaarheid van de stad in het gedrang komt.
- Meer aantrekkelijke woonmilieus: vooral grotere woningen in het midden- en hoge prijssegment.
- Nieuwe kleine woningen zijn toegestaan in het centrum. Voorwaarde (o.a.): het aantal kleine woningen (<50m<sup>2</sup> gbo) is ten hoogste 20% is. Kleine woningen zijn nooit kleiner dan 40m<sup>2</sup> gbo.
- De papierwinkel en regelzucht voor ondernemers wordt kleiner. Er komen flexibeler bestemmingsplannen om nieuwe initiatieven een kans te geven.
- De gemeente werkt mee aan bouwen of hergebruiken van vastgoed.
- Rotterdam zet zich in om de woonlasten voor bewoners te verlagen.

#### Ambities t.a.v. mobiliteit, milieu en gezondheid

- Motto van het Verkeersplan Rotterdam: "Bereikbaarheid in dienst van een economisch sterk en gezond Rotterdam en mobiliteit die mensen verbindt"
- Bij de transitie naar de Next Economy staat de gezondheid van de Rotterdammer voorop met investeringen in slimme mobiliteit en de stad als proeftuin.
- Rotterdam gaat voor minder en duurzamer energiegebruik, schonere lucht en een schone, toekomstbestendige haven. De stad geeft een impuls aan schoon en duurzaam vervoer, zoals lopen, fietsen, OV, schone voertuigen en het beïnvloeden van reisgedrag.
- Er komen betere fietsvoorzieningen (o.a. stallingen) ook bij gebiedsontwikkeling en herinrichting.
- Voor een inpandige fietsenstalling bij kleine woningen is het aantal fietsparkeerplaatsen ten minste gelijk aan potentieel aantal bewoners.



#### Gebiedsgerichte ambities voor de binnenstad (City Lounge) en Maasoever:

- De binnenstad krijgt meer ruimte voor groen, bomen, ontmoetingsplekken, terrassen, horeca en recreatie, ook langs de Maas. De kades worden zoveel mogelijk parkeervrij en autoluw gemaakt.
- De binnenstad wordt verder verdicht voor meer stedelijkheid, door de bouw van woningen (o.a. voor studenten) en realisering van meer en betere commerciële en publieke voorzieningen.



- Auto's worden zo veel mogelijk in garages gestald om op straat meer ruimte te creëren voor de fiets, voetganger en OV. Tussen 2009 en 2020 verdwijnen ca. 3.000 parkeerplaatsen op straat.
- Rotterdam zet in op het beter benutten van bestaande parkeergarages. Zo mogelijk worden parkeergarages van overheidsgebouwen opengesteld voor bezoekers.
- Bedrijven met actief vervoersmanagement krijgen korting op P+R-abonnementen.
- Bedrijven worden gestimuleerd om meer werknemers op de fiets te krijgen en het aantal fietsparkeerplaatsen waar nodig uit te breiden, liefst inpandig.
- De fietser moet zijn fiets op een goede manier kunnen parkeren, langparkeerders liefst inpandig en bewaakt, bijvoorbeeld bij een concentratie van publieksvoorzieningen of kantoren.
- In het centrum komen meer fietsstallingen die ook aantrekkelijk zijn voor duurdere en bijzondere tweewielers. Er komen pop-upstallingen voor de piekmomenten.

#### **Gebiedsgerichte ambities voor de stadswijken**

- Rotterdam streeft naar schone, leefbare, veilige, groene en gezins- en kindvriendelijke wijken. In de vaak krappe profielen wordt meer speel- en verblijfsruimte gecreëerd en ruimte voor de (bak)fiets. Dit vraagt om meer autoluwe straten en minder parkeren in de openbare ruimte.
- In de dichtbebouwde ring van (oude) stadswijken rond het centrum wordt ingezet op nieuwe parkeergarages. Rondom het centrum liggen de "creatief gemengde stadswijken". De fiets is het belangrijkste vervoermiddel voor korte afstanden.
- In de stadswijken komen voldoende wijkstallingsgarages en openbare garages bij drukbezochte winkelgebieden en -straten. De komende jaren wordt ingezet op minder parkeren op straat en het beter benutten van de parkeergarages en -terreinen.
- Nieuwe buurten krijgen meer (grondgebonden) gezinswoningen voor midden- en hoge inkomens.
- Het autodelen wordt gefaciliteerd, zowel op straat als in garages en zowel van bedrijfmatige aanbieders als van bewoners onderling.
- Waar nodig wordt betaald parkeren ingevoerd om te hoge parkeerdruk op straat te verlagen. Aangrenzende blauwe zones worden opgeheven.
- Bestaande fietsstallingen in de wijken worden optimaal benut. De capaciteit wordt uitgebreid op plekken waar een structureel tekort is. O.a. via het bijplaatsen van fietstrommels, het gebruik van leegstaande panden/kelders en gebruik van fietsnietjes en eventueel muur- en boomhekjes.
- Elke Rotterdammer heeft in 2018 voldoende gelegenheid om zijn of haar tweewieler veilig en comfortabel te stallen, zowel bij huis als in winkelstraten en op andere plekken.

#### **Gebiedsgerichte ambities overige gebieden**

- In de tuindorpen en tuinsteden is meer speel- en verblijfsruimte gewenst zonder (een groot) verlies aan parkeerruimte. Dit kan door het goed organiseren van parkeerruimte en slim inrichten van de openbare ruimte. In tuindorpen zijn parkeren en fietsbergingen in de voortuin ongewenst.
- In de woonwijken gebouwd na 1970 wordt de steeds hogere parkeerdruk in de openbare ruimte opgelost, door deze deels op te vangen op particulier of collectief terrein. Om het groene karakter toch in stand te houden vraagt dit om uitgekende en innovatieve oplossingen.
- Bedrijfsterreinen worden fietsvriendelijker o.a. door betere stallingsmogelijkheden. Het Merwe-Vierhavengebied wordt hét pilotgebied fietsvriendelijke bedrijventerreinen.
- Op stedelijke knooppunten worden de P+R-voorzieningen verbeterd en enigszins uitgebreid, ten gunste van de forens, binnenstadbezoekers en strandgangers.

## Bijlage 4. Evaluatie parkeernormenbeleid 2012 en opgaven voor actualisatie

### B4.1 Aanpak van de evaluatie

Tijdens de raadsvergadering op 11 oktober 2012 heeft college toegezegd om de nieuwe parkeernormen na enkele jaren te evalueren. De evaluatie is gekoppeld aan de in het Parkeerplan 2016-2018 aangekondigde actualisatie van de parkeernormen.

#### Vraagstelling

In de evaluatie stonden drie vragen centraal:

1. Zijn de beleidsregels parkeernormen voldoende **effectief** t.a.v. de gemeentelijke beleidsambities? Het gaat hierbij om beleidsambities zoals goede bereikbaarheid, gezonde stad, kwaliteit openbare ruimte en ruimtelijke (her)ontwikkeling.
2. Is de regeling parkeernormen voldoende **efficiënt** voor de bouwontwikkeling? Is de regeling voldoende helder en biedt de regeling voldoende ruimte voor maatwerk? En in hoeverre leidt dit tot extra overleg, vertraging in het bouwproces of juridische procedures?.
3. Is de beleidsregeling voldoende **toekomstbestendig**? Parkeerruimtes bij bouwprojecten worden gebouwd voor tientallen jaren. Verschillende trends en ontwikkelingen hebben invloed op de parkeerbehoefte, zoals de trek naar de stad, groeiend fietsgebruik en autodelen. Biedt het beleid uit 2012 voldoende flexibiliteit om in te spelen op deze veranderingen?

Hoofdconclusie is dat op alle drie de evaluatiepunten verbetering mogelijk is.

#### Aanpak

Om de drie kernvragen te kunnen beantwoorden zijn verschillende analyses uitgevoerd:

- De praktijkervaringen zijn bij de direct betrokkenen geïnventariseerd. De Rotterdamse ontwikkelaars, verenigd in het POR en de ambtenaren die bouwprojecten toetsen of daarbij adviseren.
- Er is een overzicht gemaakt van de gemeentelijke beleidsambities waar de parkeernormen invloed op kunnen hebben. Zie ook bijlage 3.
- De belangrijkste trends en ontwikkelingen die van invloed zijn op vraag en aanbod aan parkeer-ruimte zijn op een rij gezet.
- Er is een vergelijking gemaakt van de Rotterdamse regeling met andere grote steden (Amsterdam, Den Haag en Utrecht).

### B4.2 Conclusies t.a.v. de effectiviteit

#### Conclusie 1: Het beleid uit 2012 ondersteunt de Rotterdamse doelen en ambities onvoldoende.

In het Parkeerplan 2016 - 2018 is al een voorschot genomen op deze conclusie: bijstelling van de normen moet de verdichting in de stad stimuleren, moet bijdragen aan een betere benutting van de parkeercapaciteit in de omgeving en het autogebruik verminderen. Verder worden parkeernormen voor de fiets toegevoegd om het fietsgebruik te stimuleren.

Het parkeernormenbeleid uit 2012 (Bouwverordening 2010, actualisatie 2012) komt nog onvoldoende tegemoet aan de doelen voor de gezonde stad, meer kwaliteit openbare ruimte en ruimtelijke (her)ontwikkeling. In de gesprekken met interne en externe betrokkenen wordt dit beeld wel genuanceerd: In de praktijk wordt al vaak (naar beneden) afgeweken van de gestelde parkeereis voor de auto omdat niet alleen de gemeente, maar ook de markt hierom vraagt. Maar vrijwel iedere afwijking moet afzonderlijk gemotiveerd worden. Dit vermindert de efficiency. Zie ook de conclusies 3 en 4.

#### Conclusie 2: de (Rijks)regeling in Bouwbesluit 2012 voor fietsparkeren is te beperkt

Rotterdam kent (nog) geen eigen regeling voor fietsparkeren. Wel is er in het landelijk geldende Bouwbesluit 2012 een voorschrift voor een (fietsen-)berging bij nieuwbouw van woningen, maar dat biedt geen garantie dat bewoners hun fiets inderdaad in die berging stallen.

Met het snel toenemende gebruik van fiets, scooter en e-bikes groeit de behoefte aan goede fietsparkeerplaatsen bij horeca, winkels, kantoren, bedrijven, en instellingen. Dit leidt tot een groeiende druk op de buitenruimte. Voor fietsparkeervoorzieningen bij utilitaire functies (kantoren, bedrijven, voorzieningen) gelden via een overgangsbepaling in het Bouwbesluit 2012 de voorschriften voor stallingsvoorzieningen voor de fiets uit Bouwbesluit 2003 tot uiterlijk april 2022. De overgangsregeling is niet meer van toepassing vanaf het moment dat er beleidsregels parkeernormen voor de fiets via het bestemmingsplan zijn geregeld. Den Haag en Utrecht en verschillende andere gemeenten hebben al eerder beleidsregels vastgesteld en ook de gemeente Amsterdam is op dit moment ver gevorderd met de beleidsregeling.

### B4.3 Conclusies ten aanzien van de efficiency

#### Conclusie 3: de beleidsregeling is weinig flexibel en maakt bouwprocessen kwetsbaar

Uit de evaluatie blijkt dat een belangrijk deel van de Rotterdamse parkeernormen weinig flexibel is. De meeste normen kennen - in tegenstelling tot veel andere steden - geen bandbreedte<sup>9</sup> en er zijn maar weinig vooraf gedefinieerde maatwerkregelingen, zeker nu de afkoopregeling is komen te vervallen. Dit heeft tot gevolg dat in veel (woning)bouwprojecten noodgedwongen wordt teruggegrepen op de bevoegdheid van het college om af te wijken vanwege een "bijzonder gemeentelijk belang". Een belangrijk nadeel hiervan is dat de parkeereis per project onderbouwd moet worden, wat erg arbeidsintensief is. Daarnaast is er meer vertragingrisico omdat - bij bezwaarprocedures - de rechter een afwijking onvoldoende of onjuist onderbouwd kan vinden.

#### Conclusie 4: de beleidsregeling is onnodig arbeidsintensief voor de betrokkenen

De voorbereiding van bouwprojecten kost veel tijd en overleg: tussen initiatiefnemer en gemeente, binnen de gemeente en soms met andere overheden. De regeling parkeernormen lijkt eenvoudig, maar vraagt in de praktijk de nodige afstemming en discussie. Net als in een aantal andere steden ontbreken aanwijzingen over de werkwijze, zoals een stappenplan om tot de parkeereis te komen of de bredere inbedding in de standaard plancyclus bij bouwprojecten. En ook de vraag wie wanneer aan zet is, is niet helder gedefinieerd. Anders dan in andere steden heeft het Rotterdamse parkeernormenbeleid uit 2012 een summier toelichting. Die is weliswaar overzichtelijk, maar vraagt in de praktijk ook om interpretatie hoe hiermee om te gaan.

### B4.4 Conclusies ten aanzien van de toekomstbestendigheid

#### Conclusie 5: de beleidsregeling speelt te weinig in op nieuwe trends en ontwikkelingen

Parkeerruimte bij bouwprojecten wordt gebouwd voor tientallen jaren. Ondertussen doen zich allerlei nieuwe trends en ontwikkelingen voor die van invloed zijn op de behoefte aan parkeer- en stallingsruimte bij bouwontwikkelingen en het aanbod ervan in de omgeving:

- Groeiende trek naar de stad: Rotterdam groeit tot 2030 met zo'n 50.000 inwoners, waaronder veel jongeren, maar ook gezinnen en ouderen. De doelgroepen hebben uiteenlopende behoeftes aan parkeerruimte voor auto's en fietsen. En de parkeerbehoefte verandert nu de alternatieven voor de privéauto, zoals deelauto's en (e-)bikes steeds beter worden. Actualisatie van de parkeernormen kan bijdragen om in hoger tempo passende woningen te bouwen.
- Het wonen in Rotterdam wordt snel aantrekkelijker voor hoger opgeleiden: enerzijds geldt dit voor jongeren die graag wonen in het centrum, dichtbij de grootstedelijke voorzieningen en OV-knooppunten, maar ook creatieve stedelingen voor wie de omliggende stadswijken ook aantrekkelijk zijn en voor gezinnen en kleinere huishoudens in de hogere inkomens, die vooral hun woning zoeken in de buurt van groen of langs de rivier. Daarmee verandert ook de parkeerbehoefte voor fiets en auto.
- Het autobezit is de afgelopen 10 à 15 jaar nauwelijks meer gegroeid en op onderdelen gedaald. Uit bijgaande tabel wordt duidelijk dat het autobezit voor Rotterdam als geheel gestabiliseerd is, na decennialange groei. Het autobezit in het centrum is het laagste (ruim de helft van alle huishoudens) en de laatste jaren duidelijk afgenomen.

Huishoudens met een auto	Gemiddeld '01-'08	Gemiddeld '09-'16	Gemiddeld '01-'16
Rotterdam Centrum	62%	56%	59%
Delfshaven	53%	57%	55%
Overschie	77%	78%	77%
Noord	64%	62%	63%
Hillegersberg-Schiebroek	78%	79%	79%
Kralingen-Crooswijk	63%	68%	65%
Feijenoord	57%	63%	60%
IJsselmonde	70%	71%	70%
Pernis	(90%)	(79%)	(84%)
Prins Alexander	76%	75%	76%
Charlois	60%	61%	61%
Hoogvliet	75%	74%	74%

9) De parkeernormen voor niet-woonfuncties in het Centrum zijn wel zeer flexibel omdat het alleen maximumnormen zijn. Er wordt geen minimum gesteld.

Hoek van Holland	89%	(84%)	86%
Rozenburg	---	(83%)	(83%)
Rotterdam	67%	68%	67%

Tabel B4.1: Omnibus enquête Rotterdam, huishoudens met auto (Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en alleen indicatief)  
Deels is dit verklaarbaar door de economische crisis, maar er lijken de laatste jaren ook structurele factoren mee te spelen: Met slimme ICT-middelen heeft de stedeling zonder auto een steeds groter scala aan alternatieven ter beschikking, naast OV, fiets, e-bike en scooter zijn deelauto's en deelfietsen zoals de OV-fiets in opkomst. Thuis- of onderweg werken wordt steeds gemakkelijker en mobiel zijn zonder eigen- of leaseauto was nog nooit zo gemakkelijk.

In de wijken Feijenoord, Kralingen-Crooswijk en Delfshaven is het autobezit op huishoudensniveau overigens iets toegenomen. Dit is waarschijnlijk verklaarbaar door een proces van gentrificatie (hogere inkomens) en de bouw van relatief grote woningen. De parkeernorm voor grote woningen is (en blijft) hoger dan voor kleine woningen.

- De fiets is aantrekkelijker geworden in de stedelijke mobiliteit. In 10 jaar tijd is het gebruik van de fiets in Rotterdam met 60% gestegen, zowel van deur-tot-deur als ook in combinatie met het OV. Driekwart van de Rotterdammers bezit een fiets. Dit is de laatste jaren licht gestegen. De toename van het fietsbezit en het intensieve fietsgebruik vond vooral plaats op de Rechter Maasoever binnen de ring. De groei van het fietsverkeer heeft geleid tot een daling van het intensieve auto-gebruik. De grootste veranderingen in deze richting heeft plaatsgevonden bij jongeren (18 tot 30 jaar). Bij de groepen 30-45 en 45-65 jaar is vooral het fietsgebruik toegenomen en niet het fietsbezit. Bij 65-plussers is geen fietstrend waarneembaar, maar is het intensieve OV-gebruik sterk toegenomen.

Veranderingen in fietsbezit en -gebruik	16 tot 30 jaar '05-'06	16 tot 30 jaar '10-'11	16 tot 30 jaar '15-'16	30 tot 45 jaar '05-'06	30 tot 45 jaar '10-'11	30 tot 45 jaar '15-'16
Fietsbezit	73%	78%	84%	81%	81%	82%
Intensieve fietser	28%	39%	44%	29%	33%	35%
Intensieve automobilist	34%	28%	24%	49%	45%	45%
Intensieve OV-gebruiker	41%	38%	40%	16%	14%	17%

Veranderingen in fietsbezit en -gebruik	45 tot 65 jaar '05-'06	45 tot 65 jaar '10-'11	45 tot 65 jaar '15-'16	65 tot 85 jaar '05-'06	65 tot 85 jaar '10-'11	65 tot 85 jaar '15-'16
Fietsbezit	79%	78%	80%	62%	67%	61%
Intensieve fietser	29%	32%	35%	24%	22%	23%
Intensieve automobilist	38%	41%	40%	20%	20%	21%
Intensieve OV-gebruiker	15%	15%	13%	7%	13%	14%

Tabel B.4.2: Veranderingen in fietsbezit- en gebruik

Ook het palet aan tweewielers verandert. Elektrische fietsen en bakfietsen worden gewoner in het straatbeeld en het bezit en gebruik van brommers en scooters groeit snel, met de speedpedelec als nieuwe variant. De groei van bijzondere tweewielers stelt aanvullende eisen aan de stallingen bij nieuwbouwprojecten: ruimere, liefst inpandige fietsstallingen, zowel bij bedrijven, voorzieningen als in de woningbouw.

- Nieuwe regelgeving Corporatiewoningen: het rijk heeft in de nieuwe Woningwet, de regels omtrent DAEB (Diensten van Algemeen Economisch Belang) aangescherpt: Op basis hiervan moet er rekening mee worden gehouden dat corporaties geen gebouwde parkeervoorzieningen meer mogen opnemen voor sociale huurwoningen. Dit kan effecten hebben op de regeling parkeernormen, de dichtheden, kwaliteit openbare ruimte en zelfs op de programmering sociale woningbouw in hoogstedelijk gebied.
- Veranderende rollen en verantwoordelijkheden: de verhoudingen tussen overheid, markt en burger veranderen snel. Burgers nemen steeds vaker het initiatief, bedrijven komen zelf met nieuwe mobiliteitsconcepten, ontwikkelaars krijgen meer ruimte en verantwoordelijkheden in het ontwikkelproces. Binnen de gemeente wordt het verkeers- en parkeerbeleid meer onderdeel van

integrale (gebieds-)opgaven. Rotterdam kent als enige van de vier grote steden voor de parkeernormen een vast getal en géén bandbreedte. Het is daarom niet vreemd dat de ontwikkelaars meer flexibiliteit vragen in de parkeernormen.

#### **B4.5 Opgaven vanuit Rotterdamse ervaringen**

In deze paragraaf worden een aantal opgaven benoemd vanuit de ervaringen met het parkeernormenbeleid uit 2012.

##### **Appartementencomplexen in en rond het Centrum**

Appartementencomplexen, vooral met kleine woningen (40-65 m<sup>2</sup>), kennen een relatief hoge autoparkeereis in het Centrum (0,6/woning). Vaak onnodig hoog voor de doelgroep (veelal jongeren), zeker omdat het Centrum uitstekend ontsloten is per OV en de garages nog niet optimaal worden benut. Bovendien maakt parkeerruimte de appartementen onnodig duur en maakt het de plint minder aantrekkelijk. Voorbeelden: Bright (bij Blaak, woontoren, 600 starterswoningen), Forum (ook niet-woonfuncties), Pannekoekstraat (kleiner project, wel luxe woningen) en Bananenstraat (Katendrecht).

*Opgave: Lagere parkeernorm op eigen terrein regulier mogelijk maken, bijvoorbeeld via parkeren op afstand en/of mogelijkheid tot deelauto's/fietsparkeerplaatsen. Voorwaarde: geregeld moet zijn dat bewoners géén parkeervergunning op straat krijgen.*

##### **Sloop/nieuwbouw (middelgroot) in de Stadswijken**

In verschillende Stadswijken vindt op kleinere schaal sloop-nieuwbouw plaats, bijvoorbeeld van een deel van een bouwblok. Vanwege de bouw van relatief grote woningen (herenhuizen) worden hoge parkeereisen op eigen terrein gesteld, maar dat is kostbaar en lastig te ontwerpen (inpandig of op een binnenterrein) en vaak ook niet nodig vanwege de aanwezigheid van goed OV of een doelgroep die liever deelauto's en bakfietsen gebruikt dan een auto in de stad. Voorbeelden: Herlaerstraat (Noord) en Stad & Lande/Kaapverden (Katendrecht) en Belvedere fase 3 (Katendrecht).

*Opgave: meer flexibiliteit bieden aan de initiatiefnemer waarbij een goed ontwerp en voldoende kwaliteit van de openbare ruimte belangrijker is dan het voldoen aan de hoge parkeernorm.*

##### **Ontwikkel- en transformatiegebieden met overmaat aan parkeerruimte**

Rotterdam kent verschillende ontwikkelgebieden buiten het centrum. Kenmerkend voor deze gebieden is een goede OV-ontsluiting en de aanwezigheid van grote openbare parkeervoorzieningen (garages, terreinen) soms met een P+R-functie. Het parkeernormenbeleid uit 2012 eist extra parkeerruimte op eigen terrein (of via saldering op straat) en biedt weinig ruimte om bestaande garages in te zetten als alternatief. Voorbeelden: Merwe/Vierhaven (deelgebied rondom het Marconiplein, Hart van Zuid, Stadiondriehoek en Ceintuurbaan (Kleiwegkwartier).

*Opgave: het beter benutten van bestaande parkeerruimte (garages, terreinen) en verminderen van parkeerruimte op straat als deel van kwaliteitsslag openbare ruimte, vooral bij intensivering van knooppuntlocaties. Ook handhaving van parkeren op straat is hier een belangrijke opgave.*

##### **Geen afkoopregeling meer voor kleine projecten**

Het beleid uit 2012 is zowel financieel als procedureel onnodig belastend voor kleine projecten, zoals splitsen van woningen, wonen boven winkels. Voldoende parkeren op eigen terrein is in dit soort situaties vaak niet te realiseren, maar de afkoopregeling is komen te vervallen en parkeerruimte huren in een (deels) leegstaande garage op loopafstand alleen als maatwerk is toegestaan als alternatief. Dat is een omslachtige procedure. Ook ontbreekt nog de mogelijkheid om een parkeervergunning op straat te weigeren.

*Opgave: het loslaten van de parkeereis voor kleine projecten en het mogelijk maken van parkeren op afstand, en gelijktijdig beperkingen stellen aan de uitgifte van parkeervergunningen.*

##### **Voorzieningen in het Centrum en Stadswijken: geen fietsparkeereisen**

In de praktijk worden bij de bouw van voorzieningen en kantoren geen eisen gesteld aan extra fietsvoorzieningen. Dit levert vooral in het Centrum en in de Stadswijken steeds vaker problemen op. De openbare ruimte is nodig om meer groen, leef- en speelruimte te bieden, maar wordt rondom deze voorzieningen soms vol gezet met wild gestalde fietsen van bezoekers. En personeel dat naar het werk wil fietsen, kan geen veilige stallingsplek vinden. Een recent voorbeeld is de uitbreiding van Boijmans-van Beuningen. Maar ook bij meer alledaagse en kleinere voorzieningen (horeca, winkels e.d.) doet dit zich voor.

*Opgave: het stellen van fietsparkeereisen voor voorzieningen, kantoren en bedrijven*

#### **B4.6 Hoofdoggaven voor actualisatie**

De evaluatie levert een aantal opgaven op voor de actualisatie. Deze zijn hierna samengevat in drie hoofdoggaven: 'de Basis van de regeling', 'de Autonormen' en 'de Fietsnormen' en een overzicht van overige opgaven.

##### **Hoofdoggave voor de Basis: de regeling moet eenvoudig en helder zijn.**

Elke regeling parkeernormen bestaat in de basis uit beleidsregels, kaart(en) met deelgebieden, tabel(len) met functies en normen. De regels, kaarten en tabellen hebben betrekking op woon- en niet-woonfuncties



---

en voor verschillende voertuigtypen: naast de auto nu ook de fiets. De optelsom van de regels, kaarten en tabellen kunnen snel leiden tot een onoverzichtelijk geheel. Daarom is gezocht naar uniformering en vereenvoudiging waar dat mogelijk is en er is een stappenplan toegevoegd.

**Hoofdoopgave Auto: de autoparkeernormen moeten flexibeler worden.**

Veel bouwprojecten krijgen in de praktijk (geheel of gedeeltelijke) ontheffing van de parkeereis, vooral bij kleine woningen in het centrum. Inhoudelijk is dit vaak geen probleem - initiatiefnemer en gemeente zijn het hierover vaak wel eens - maar iedere afwijking die niet beleidsmatig is vastgelegd vertraagt het proces omdat die afzonderlijk onderbouwd moet worden. Ook bestaat het risico dat een rechter bezwaren tegen de afwijking of de onderbouwing erkent.

**Hoofdoopgave Fiets: de Rotterdamse fietsparkeernormen vervangen / vullen het Bouwbesluit aan.**

De parkeernormen voor de fiets zijn vastgelegd in het Bouwbesluit 2012. De normen voor niet-woonfuncties zijn feitelijk achterhaald, maar officieel nog wel van kracht (in een overgangsregeling) zolang een gemeente geen eigen normen heeft vastgelegd en geborgd via het bestemmingsplan. De normen voor woonfuncties zijn in 2012 opnieuw in het Bouwbesluit opgenomen, maar kennen twee beperkingen: de bergingen zijn te klein voor grotere huishoudens en voor appartementen ontbreekt de (expliciete) mogelijkheid voor een collectieve berging/stalling. Dit is nadelig omdat individuele stallingen vaak gebruikt worden voor andere doeleinden waardoor veel fietsen toch straat belanden.

## Bijlage 5. Onderbouwing van de nieuwe beleidskeuzes

*Dit hoofdstuk geeft de onderbouwing van de beleidsregeling, zoals beschreven in hoofdstuk 2 t/m 4. Uit de evaluatie (bijlage 4) zijn verschillende opgaven naar voren gekomen voor de beleidsregeling parkeernormen. In deze bijlage worden de opgaven uitgewerkt en is aangegeven op welke manier ze in de nieuwe regeling zijn verwerkt. In navolging van de drie hoofdopgaven gaan wordt achtereenvolgens ingegaan op de nieuwe beleidslijnen voor de basis (B5.1), voor de auto (B5.2) en voor de fiets (B5.3).*

### B5.1. Nieuwe beleidslijn voor de Basis: eenvoudig en helder

De hoofdopgave voor de basis van de regeling is het bieden van voldoende helderheid en eenvoud. Hiervoor zijn de volgende hoofdkeuzes gemaakt:

1. De regeling bestaat uit logisch opgebouwde beleidsregels die voor auto en fiets zo veel mogelijk hetzelfde zijn.
2. De regeling wordt voorzien van een werkwijze t.b.v. parkeereisen voor auto en fiets.
3. Er komt één gebiedsindeling (kaartbeeld) met drie deelgebieden. Deze indeling geldt voor de auto voor alle functies. Voor de fiets worden geen deelgebieden onderscheiden.
4. In de normmentabellen voor auto en fiets worden dezelfde functies gebruikt, waarbij ook zo veel mogelijk dezelfde normgrondslag wordt gehanteerd: aantal parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup>. Voor weinig voorkomende functies wordt verwezen naar de CROW-richtlijnen of maatwerk.

### Onderbouwing 1e keuze: Eén beleidsregeling voor auto en fiets samen

Amsterdam en Den Haag kennen afzonderlijke nota's voor auto- en fietsparkeren. De nieuwe Rotterdamse regeling voor auto en fiets sluit aan bij de keuze van o.a. Utrecht om de regelingen zo veel mogelijk samen te voegen.

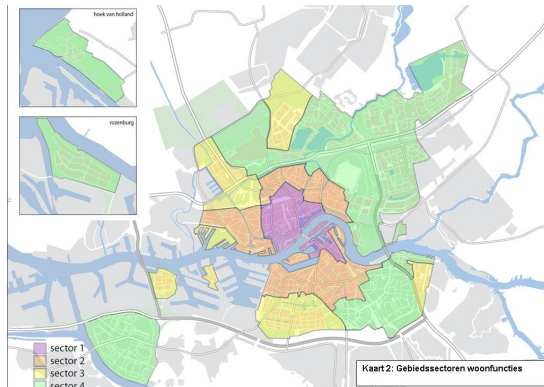
### Onderbouwing 2e keuze: Werkwijze toevoegen

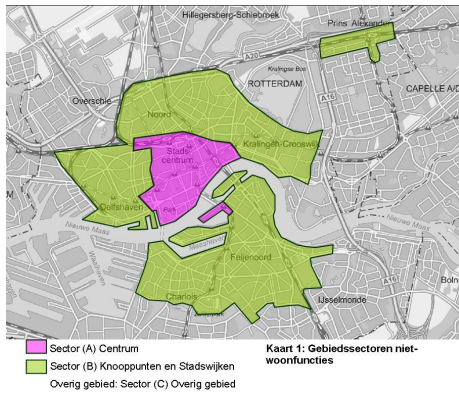
Het beleid uit 2012 geeft geen richtlijnen hoe in de praktijk moet worden omgegaan met het beleid en hoe de rolverdeling is tussen initiatiefnemer en gemeente. In de nieuwe regeling, die veel meer flexibiliteit biedt, is het belangrijk dat het samenspel tussen initiatiefnemer en gemeente in de aanloop naar de aanvraag omgevingsvergunning helder is gedefinieerd. Zie ook B5.4.

### Onderbouwing 3e keuze: Eén gebiedsindeling

Parkeernormen voor de auto zijn in centra van steden anders dan in buitengebieden. In de vorige Rotterdamse regeling bestaan twee kaartbeelden: 4 zones (1-4) voor woonfuncties en drie zones (A-C) voor niet-woonfuncties. Dat leidt in de praktijk tot verwarring.

In deze regeling zijn beide gebiedsindelingen samengevoegd tot drie zones: Hoogstedelijk gebied, Stadswijken (incl. een aantal grote transitiegebieden) en Overig gebied. Daarbij is aansluiting gezocht bij de gebiedsindeling in aanpalend beleid, met name de Woonvisie, de Kaart van de Stad en de Rotterdamse Stijl (handboek openbare ruimte).

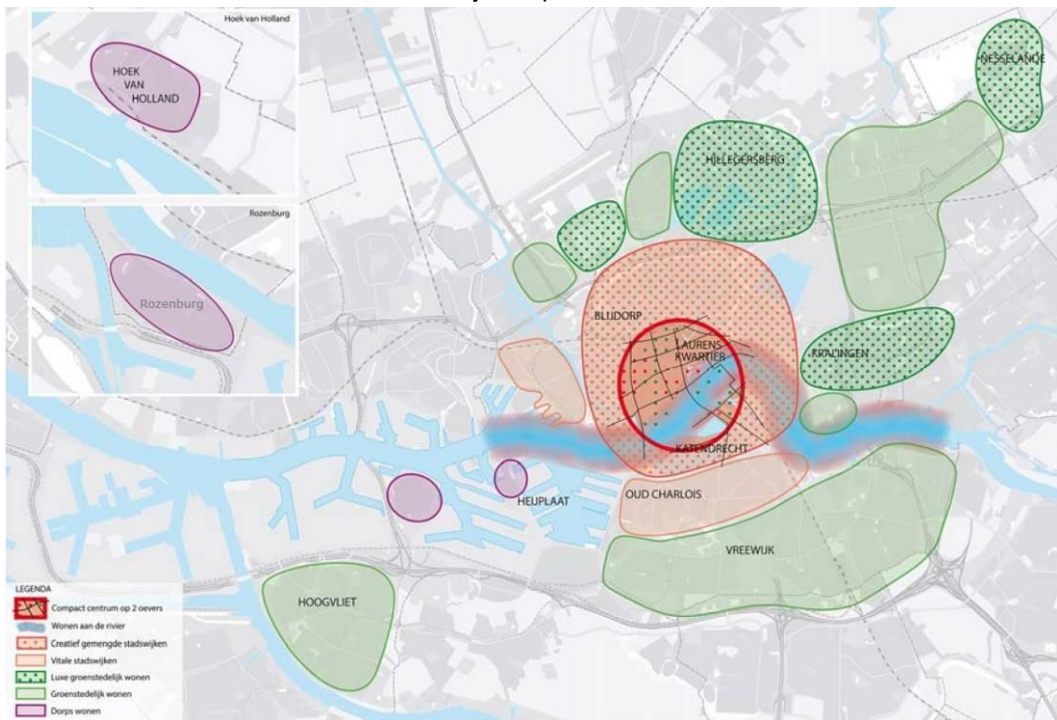




Kaarten B5.1 en B5.2: Gebiedsindeling parkeernormen 2012

- Beide indelingen zijn samengevoegd tot één kaartbeeld met drie zones (zie kaart 3.1 in hoofdstuk 3):
- Hoogstedelijk gebied** (zoals Centrum, Provenierswijk, Middelland, Katendrecht, Afrikaanderwijk, Entrepot en Feijenoord)
  - Stadswijken** (overige vooroorlogse gebieden, inclusief aangrenzende ontwikkelgebieden Merwe/Vierhaven, Hart van Zuid en Erasmus Universiteit/Woudesteijn)
  - Overig gebied** (omliggende woon, werk- en recreatiegebied, inclusief Hoogvliet, Pernis, Heijplaat, Rozenburg, Hoek van Holland en het havengebied)

Kanttekening: deze driedeling is een sterke vereenvoudiging van de woon- en werkmilieus binnen Rotterdam. Toch kan voor dit doel (parkeernormen bij bouwprojecten) worden volstaan met een driedeling omdat de nieuwe regeling parkeernormen in de praktijk resulteert in een zekere bandbreedte die voldoende is om binnen een zone de juiste parkeereis te kunnen stellen.



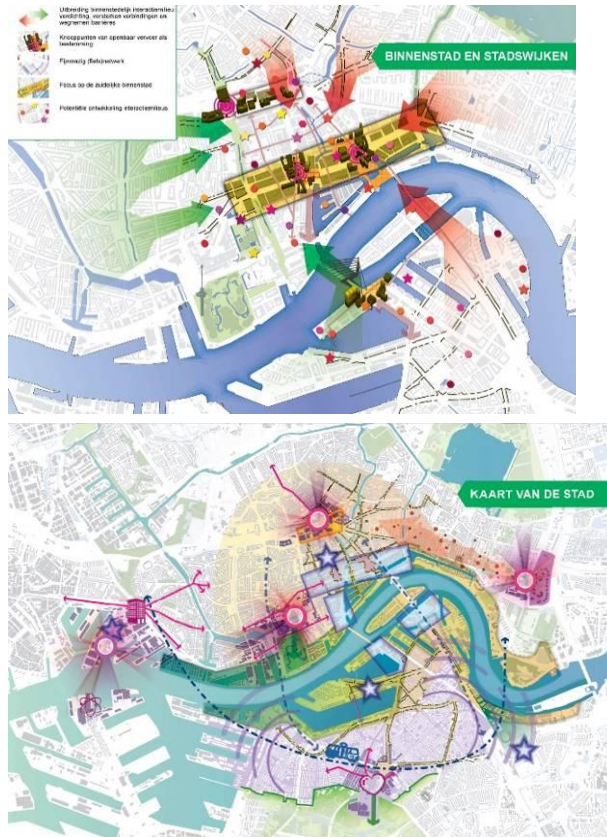
Kaart B5.3: Ontwikkelrichting Rotterdamse woonmilieus 2030 (Woonvisie)

Belangrijkste wijzigingen t.o.v. de gebiedsindeling voor woonfuncties (Parkeernormen 2012):

- Het **Hoogstedelijk gebied** (voorheen sector 1) wordt op de Linker Maasoever uitgebreid met o.a. de westkant van Katendrecht, Afrikaanderwijk en de wijk Feijenoord. Dit zijn gemengde woongebieden binnen de invloedssfeer van het centrum. Ze komen globaal overeen met de gebieden die in de woonvisie 'compact centrum op 2 oevers' wordt genoemd.
- De zone **Stadswijken** (voorheen sector 2) wordt uitgebreid met het Kleiwegkwartier en Nieuw Crooswijk en de ontwikkelgebieden Hart van Zuid, Merwehaven/Vierhavengebied en Erasmus

Universiteit/Woudestein. In de nieuwe situatie komt dit globaal overeen met de stadswijken (creatief gemengd en vitaal) uit de Woonvisie (zie kaart B5.3).

- De resterende sectoren (voorheen 3 en 4) en het havengebied worden samengevoegd tot de zone **Overig Rotterdam**, waarbij de ruimere parkeernormen van sector 4 zijn aangehouden. Dit gebied komt overeen met de groenstedelijke woonmilieus en de dorpse woonmilieus.



Kaart B5.4 en B5.5: Kaart van de Stad 2016

Belangrijkste wijzigingen t.o.v. de gebiedsindeling voor niet-woonfuncties (Parkeernormen 2012)

- Het **Hoogstedelijk gebied (nu sector A)** is op Rechter Maasoever verruimd met o.a. de Provenierswijk en Nieuw Mathenesse en op de Linker Maasoever (nu alleen de Wilhelminapier) met de wijken Kop van Zuid/Entrepotgebied, Noordereiland, Afrikaanderwijk, Feijenoord en Katendrecht. Deze verruiming van het voormalige centrumgebied is onder andere gebaseerd op de analyses uit de Kaart van de Stad 2016 (binnenstad en stadswijken, zie kaart B5.4 en B5.5).
- Aan de zone **Stadswijken (nu sector B)** waar de ontwikkelgebieden Erasmus en Universiteit/Woudestein al deel van uitmaken worden ook de ontwikkelgebieden Merwe-/Vierhavengebied en het hele Hart van Zuid gebied toegevoegd, conform 'de Kaart van de Stad'.
- De zone **Overig Rotterdam** bevat globaal het **sector C-gebied** uit 2012.

#### Onderbouwing 4e beleidskeuze: kortere en (waar mogelijk) uniforme functielijsten

In het parkeernormenbeleid uit 2012 is een uitgebreide functielijst opgenomen voor het autoparkeren. In deze beleidsregeling is er ook een functielijst voor fietsparkeren. Om de regeling niet te complex te maken is gekozen voor drie uitgangspunten:

1. één functielijst voor auto en fiets, zowel voor wonen als voor niet-woonfuncties;
2. inkorting van de lijst door functies, die vrijwel nooit voorkomen, niet meer op te nemen;
3. zo veel mogelijk dezelfde normgrondslag hanteren (standaard eenheid: aantal auto-/fietsparkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup>).

In de beleidsregeling zijn er autoparkeernormen voor diverse woningtypes (van klein naar groot) en niet-woonfuncties. Enkele functies zijn toegevoegd, zoals de 'mandjessupermarkt'. Maar er zijn vooral ook functies samengevoegd of weggelaten, vooral als een functie maar zelden wordt toegepast. Voor functies die niet voorkomen op de lijst wordt verwezen naar de CROW-publicatie met kencijfers voor parkeren en verkeersgeneratie. Er kan ook gewerkt worden met een combinatie van meerdere functies als dat aan de orde is.



Belangrijkste veranderingen per functiegroep:

- Wonen: géén wijzigingen. grondslag is en blijft gbo en niet bvo, zoals bij niet-woonfuncties.
- Werken: ateliers zijn toegevoegd
- Winkelen: mandjessupermarkt is toegevoegd
- Sport en recreatie: samengevoegd zijn sporthal, squash, tennishal en sportvelden + tennisvelden
- Cultuur: splitsing museum en bibliotheek.
- Onderwijs: meer gebruik van normgrondslag pp / 100 m2 en samenvoeging dag- en avondscolen
- Zorg: toevoeging hersteltehuizen en hospice (bij verpleeghuizen)

### B5.2 Beleidslijn voor parkeernormen auto: meer flexibiliteit

Hoofdpoging voor de actualisatie van de autoparkeernormen is dat deze flexibeler moeten worden.

Hiervoor worden de volgende hoofdkeuzes gemaakt:

1. **De normen uit 2012 blijven van kracht, maar worden in de nieuwe regeling vooral maximum-norm en** . En in aanvulling hierop: enkele normen, die voor heel de stad gelijk waren, worden voor de stadswijken en het centrum iets naar beneden bijgesteld. Dit geldt o.a. voor woningen met een gebruiksoppervlak van 40-65 m<sup>2</sup>. Deze was 0,6 voor heel Rotterdam, maar gaat nu omlaag naar 0,5 in de stadswijken en 0,4 in het centrumgebied. Dit is in lijn met de signalen die de ontwikkelaars hebben afgegeven en met de keuzes die de laatste jaren zijn gemaakt bij de bouwprojecten.
2. **Er komen meer vooraf gedefinieerde mogelijkheden om naar beneden af te wijken van de parkeernorm, waarmee de gewenste flexibiliteit ontstaat.** De vrijstellingen waren al van toepassing bij dubbelgebruik. Daar komt in deze beleidsregeling bij dat kleine projecten worden vrijgesteld van een autoparkeereis. En verder hoeft er ook minder parkeerruimte gerealiseerd te worden in betaald parkeergebied en in de nabijheid van OV. Daarnaast kan een deel van het autoparkeren worden 'omgeruild' voor extra fietsvoorzieningen, deelauto's of het aanbieden van Mobility as a Service. De verschillende bijzondere vrijstellingen mogen worden opgeteld.
3. **Bewoners van nieuwe projecten verliezen in principe hun recht op een parkeervergunning op straat, zodat de openbare ruimte niet onnodig belast wordt door de intensivering van de stad.** Dat geldt ook voor projecten waar pas ná de oplevering betaald parkeren wordt ingevoerd. De ontwikkelaar krijgt de verplichting om toekomstige eigenaren en gebruikers hierover tijdig en voldoende te informeren. Wel zijn er uitzonderingen waarvoor het recht op een parkeervergunning blijft bestaan: Dat geldt vooral voor bewoners met straatvergunning die hun huis uit moeten vanwege stedelijke herontwikkeling en terugkeren in dezelfde buurt. Het vergunningenbeleid is geregeld in het Uitvoeringsbesluit parkeren.

### Onderbouwing 1e keuze voor de auto: de normen blijven gelijk maar worden een maximum

De normen zijn in 2012 goed onderzocht en onderbouwd en zijn gebaseerd op de gemiddelde, parkeer-behoefte voor een groter gebied als geheel, zoals het totale centrum, de gezamenlijke stadswijken, de tuinsteden of bedrijfsterreinen. Deze normen zijn nog steeds een goede basis voor het berekenen van de algemene parkeereis omdat deze zijn gebaseerd op het autobezit en deze zijn als gemiddelde nog steeds marktconform. Alleen voor enkele functies / deelgebieden worden de normen bijgesteld. Dat geldt met name voor wonen 40-65 m<sup>2</sup> (gbo). Deze wordt verlaagd van 0,6 naar 0,5 (in stadswijken) en 0,4 (in centrum). Daarmee volgt deze categorie woningen de algemene beleidslijn dat de parkeernormen in de stadswijken en vooral in het centrum lager liggen dan elders in de stad. Verder zijn enkele normen aangepast die het gevolg zijn van samenvoegingen, splitsingen of nieuw toegevoegde functies. Deze normen zijn afgeleid van de CROW-richtlijnen en de normen in de andere grote steden.

### Onderbouwing 2e keuze voor de auto: ruimte om naar beneden af te wijken

In het beleid moet voldoende ruimte zijn voor flexibiliteit, vooral voor verlaging van de autoparkeereis. In het parkeerplan 2016-2018 is op hoofdlijnen al vastgelegd wat de grondslag voor de vrijstellingen van de parkeernorm mag zijn. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt naar:

- *Dubbelgebruik en saldering.* Deze zijn ook in het beleid uit 2012 al van toepassing. Het gaat om verlaging van de parkeereis vanwege dubbelgebruik en als er gesaldeerd mag worden vanwege functieverandering. Dit laatste is door rijk en jurisprudentie afgedwongen: De parkeereis geldt in deze gevallen alleen voor de extra parkeerbehoefte.
- *Bijzondere vrijstellingen van de parkeereis.* De bijzondere vrijstellingen hebben te maken met de locatie van de ontwikkeling en de inzet van alternatieven voor de vraag naar autoparkeerplaatsen. Door toepassing van de bijzondere vrijstellingen ontstaat een bandbreedte in de totale parkeereis. De volgende bijzondere vrijstellingen kunnen worden toegepast:
  - Nabijheid OV-station. Als een ontwikkeling wordt gerealiseerd in de nabijheid van bepaalde OV-stations mag de autoparkeereis tot 50% worden verminderd conform bijgaande tabel B5.1. De gehanteerde gebiedsindeling (zone A, B en C) wordt verder in hoofdstuk 3 uitgelegd.

Vrijstelling parkeereis	Hemelsbrede afstand initiatief - entree OV-halte
-------------------------	--



	0-400 meter	400-800 meter	800-1200 meter
Rotterdam Centraal	-50%	-40%	-30%
Beurs, Blaak en Schiedam Centrum	-40%	-30%	-20%
Overige treinstations	-30%	-20%	-10%
Overige RSR/metrostations binnen zone A en B			
Overige tramhaltes binnen zone A			
RSR/metrostations zone C (behalve Hoek van Holland en Nesselande)	-20%	-10%	-5%
Overige tramhaltes in zone B			
RSR/metrostations in Hoek van Holland en Nesselande	-10%	-5%	0
Overige tramhaltes in zone C			
Alexander	0	0	0

Tabel B5.1: Vrijstelling parkeereis voor nabijheid openbaar vervoer

- *Extra fiets parkeer ruimte (bovenop de standaard fietsparkeereis)*. Als een ontwikkeling in betaald parkeergebied gebied voorziet in extra fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein, mag de autoparkeereis tot een maximum van 10% worden verlaagd in de verhouding twee fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. Deze extra fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor langparkeerders (bewoners, werkers, studenten).
- *Deelauto's (bovenop de standaard autoparkeereis)*. Als bij een woningontwikkeling in betaald parkeergebied structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's ter beschikking worden gesteld op geormerkte deelautoplaatsen, mag de autoparkeereis tot maximaal 20% worden verlaagd in de verhouding één parkeerplaats met deelauto in plaats van vijf gewone autoparkeerplaatsen.
- *Mobility as a Service (MaaS)*: als bij een ontwikkeling in betaald parkeergebied gebied voor alle toekomstige gebruikers Mobility as a Service structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, beschikbaar wordt gesteld mag de autoparkeereis tot maximaal 20% worden verlaagd.

De bijzondere vrijstellingen mogen bij elkaar worden opgeteld.

Beleggers en vastgoedontwikkelaars geven aan dat er - vooral in en rond het centrum - op parkeerruimte bespaard kan worden. De specifieke vrijstellingen voor betaald parkeren en OV-kwaliteit komen hieraan tegemoet. In grote delen van het centrum mag de parkeernorm 30% lager worden, oplopend tot 50% in de directe omgeving van Rotterdam Centraal.

Dit kan verder oplopen tot volledige vrijstelling als de initiatiefnemer ook extra fietsstallingen, deelauto's en Mobility as a Service aanbiedt. Overigens blijft ook daar de mogelijkheid bestaan om een parkeerplek te huren in een van de nabijgelegen garages. Dat kan een ontwikkelaar vooraf regelen, of kunnen toekomstige bewoners of bedrijven zelf doen.

Door te kiezen voor vrijstellingen en niet voor verlaging van de parkeernormen zelf, wordt ontwikkelaars ruimte geboden om minder parkeerruimte te bouwen als zij daarvoor een markt zien. De keuze voor de juiste parkeeraantallen binnen de bandbreedte wordt een verantwoordelijkheid voor de ontwikkelaars, omdat zij bepalen voor wie zij bouwen. Het blijft dus ook mogelijk om te bouwen voor doelgroepen met een hoger autogebruik en -bezit, bijvoorbeeld bij duurdere appartementen en kantoren met veel mobiele werknemers. Feitelijk wordt een bandbreedte die groter wordt naarmate de alternatieven voor de auto aantrekkelijker zijn geboden. Andere steden, en het CROW in haar richtlijnen, werken al met een bandbreedte.

Het parkeernormenbeleid uit 2012 met betrekking tot het afwijken van de autoparkeernorm bij 55-pluswoningen en sociale huurwoningen blijft ook in deze beleidsregeling in principe van toepassing, waarbij de autoparkeernorm bij 55-pluswoningen in het verlengde hiervan is omgevormd naar een norm voor zorgwoningen. Het bevoegd gezag kan afwijken van de parkeernorm indien:

- er bij zorgwoningen sprake is van een woning met een gebruiksoppervlakte van maximaal 100 m<sup>2</sup> die nadrukkelijk bestemd is als zorg-/aanleunwoning (aanleunwoningen/appartementen met zorg binnen handbereik, ouderenwoning, serviceflat, woonzorgcomplex en zelfstandige seniorenwoning). Er kan dan een norm van 0,6 per woning worden toegepast. Voorwaarde hierbij is dat er met de ontwikkelaar hierover goede afspraken gemaakt worden. Op het moment dat

- zorgwoningen wijzigen in een andere (woon)functie/bestemming kan een aanvullende op te lossen parkeereis worden gesteld.
- er bij sociale huurwoningen sprake is van een sociale huurwoning met een huur onder de liberalisatiegrens. Er kan dan een norm van 0,6 per woning worden toegepast.

Deze beleidskeuze sluit aan bij het advies van het Vervolg MIRT-onderzoek / Uitvoering City deal<sup>10</sup> om meer flexibiliteit te bieden. Zij adviseren om meer ruimte te geven aan de markt om zelf (onderbouwd) aan te geven of zij een woning met of zonder parkeerplek willen realiseren en welke alternatieven hiervoor geboden en geborgd worden. Dit zorgt voor betere aansluiting met de behoefte van bewoners (vraag gestuurd bouwen, ontwikkelaars moeten totaalconcept aanbieden) en voorkomt de hoge kosten van leegstaande garages.

### **Onderbouwing 3e keuze voor de auto: geen straatvergunning meer, tenzij**

Waarom is het nodig dit recht te beperken voor nieuwe projecten? De toenemende druk op de openbare ruimte, met name in het Centrum (Hoogstedelijk gebied) en in de Stadswijken en het beleid om de buitenruimte meer in te richten voor groen, spelen, terrassen e.d. vragen om een goede regeling. Dit is geregeld in het Uitvoeringsbesluit Parkeren en deze beleidsregeling ondersteunt dit beleid. Hiermee krijgen marktpartijen ook meer ruimte om zelf de juiste parkeercapaciteit te bepalen, passend bij de beoogde doelgroep. Wanneer bij nieuwe bouwprojecten bewust wordt gebouwd voor een doelgroep met een lagere parkeerbehoefte én als de toekomstige bewoners (of bedrijven) vooraf goed zijn geïnformeerd, dient een straatvergunning in principe te worden geweigerd. Hiervoor wordt een nieuw register bijgehouden. Wel moet er ruimte zijn voor uitzonderingen, bijvoorbeeld als bewoners met parkeervergunning op straat tijdelijk moeten verhuizen voor vernieuwing van hun woning. Ook moet het mogelijk zijn dat meerdere huishoudens die geen parkeerrecht hebben (op straat of op eigen terrein) wél het recht krijgen op een vergunning voor een of meer deelauto's van een organisatie naar eigen keuze.

### **B5.3. Nieuwe beleidslijn voor parkeernormen fiets**

Rotterdamers fietsen steeds meer: in de afgelopen vijftien jaar is het fietsgebruik bijna verdubbeld. En als meer mensen de fiets pakken neemt ook de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen toe, niet alleen bij woningen, maar ook bij bedrijven, kantoren en voorzieningen. Op dit moment wordt een groot deel van de fietsparkeerbehoefte nog in de openbare ruimte afgewikkeld.

Een aantal trends speelt de fiets en het fietsgebruik in de kaart:

- Door toenemend bewustzijn over het milieu, de gezondheid, de (lage) kosten, de vaak gunstige reistijd ten opzichte van de auto en gevoel van vrijheid neemt het fietsgebruik toe.
- Het opleidings- en inkomensniveau van de inwoners van het centrum van Rotterdam en de omliggende wijken stijgt, terwijl het aandeel van inwoners met een laag opleidingsniveau afneemt. Hoe hoger het opleidingsniveau, hoe groter het gebruik van de fiets. Het eind van deze ontwikkeling is nog niet in zicht.

*Het aandeel van het fietsgebruik in de modal split is in Rotterdam met 20% lager dan in Nederland als geheel - 28% - en ook lager dan in de andere grote steden: 35% (Utrecht), 32% (Amsterdam) en 23% (Den Haag). Het fietsbezit van de Rotterdamers is de laatste tijd vrij constant: 70% van de Rotterdamers bezit een fiets. 7% van de Rotterdamers heeft een elektrische fiets en dat aandeel neemt toe.*

Regels voor fietsparkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen zijn niet nieuw. Voor nieuwe woningen schrijft het landelijk geldende Bouwbesluit 2012 een (fietsen)berging voor<sup>11</sup>. Voor kantoren en voorzieningen zijn de voorschriften uit het Bouwbesluit 2003 nu nog van kracht, maar die vervallen definitief in 2022<sup>12</sup>. In de praktijk sluiten deze voorschriften vaak niet goed aan bij aan huidige fietsparkeerbehoefte én de toepassing van dit voorschrift lijkt vaak aan de aandacht te ontsnappen. Daardoor worden bij nieuwbouw van kantoren en andere voorzieningen vaak te weinig fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd.

In de evaluatie is geconcludeerd dat voor de fiets de hoofdpoging is om Rotterdamse fietsparkeernormen te ontwikkelen, omdat de (rijks-)normen uit het Bouwbesluit 2012 niet voldoen.

Hierbij worden de volgende hoofdkeuzes gemaakt:

1. Voor niet-woonfuncties (kantoren, bedrijven en voorzieningen) komen er Rotterdamse fietsparkeernormen.

<sup>10</sup>Vervolg Mirt-onderzoek Uitvoering City deal: complexe transformatieopgaven Zuid-Hollandse Steden; Rebel, in opdracht van de provincie Zuid-Holland en ministerie van BZK, 2016

<sup>11</sup>Bouwbesluit 2012, afdeling 4.5: Buitenberging, nieuwbouw.

<sup>12</sup>Bouwbesluit 2012, art. 9.2 lid 4.

2. Voor woonfuncties gelden de voorschriften uit het Bouwbesluit (berging), waarbij een gelijkwaardige oplossing als voorkeursalternatief is toegevoegd om bij appartementencomplexen gezamenlijke fietsenstallingen mogelijk te maken en te stimuleren.
3. Als het voorschrift uit het Bouwbesluit 2012 voor de (fietsen)berging bij woonfuncties komt te vervallen, treedt een Rotterdamse regeling in werking met normen waarbij de grootte van de fietsenstalling gerelateerd is aan de grootte van de woning én bij appartementen de gezamenlijke stalling verplicht wordt.
4. Bij de ontwikkeling van nieuwe gebouwde collectieve autogarages wordt de ontwerp eis toegevoegd dat deze ook toegankelijk moet (kunnen) zijn voor de fiets en andere tweewielers en dat tussen beide delen alleen een flexibele scheiding bestaat, waardoor autoparkeerplaatsen eenvoudig in fietsparkeerplaatsen kunnen veranderen.

### **Onderbouwing 1e keuze voor de fiets: normen voor niet-woonfuncties**

Fietsparkeernormen zijn nodig om het (groeiende) fietsgebruik door bezoekers en werknemers te faciliteren en te voorkomen dat de openbare ruimte te veel belast wordt. Goede stallingsvoorzieningen zijn ook nodig om het fietsgebruik in de stad te stimuleren.

In de huidige situatie is zijn er ook (Rijks)normen voor kantoren en veel andere niet-woonfuncties. Dit zijn voorschriften voor een fietsenstalling uit Bouwbesluit 2003. In 2012 is hiervoor een specifieke overgangsbepaling gemaakt. De voorschriften uit het Bouwbesluit blijken echter in de praktijk lastig toepasbaar en deze sluiten vaak niet aan bij de werkelijke fietsparkeerbehoefte. Ook zijn er functies waarvoor geen stallingsvoorschrift bestaat. Deze voorschriften vervallen definitief in 2022 of eerder, als een gemeente via een bestemmingsplanregeling geborgde (fiets-)parkeernormen in een beleidsregeling heeft vastgelegd. Elke gemeente kan daardoor gericht sturen op het realiseren van voldoende fietsparkeervoorzieningen om aan de lokale behoefte te voldoen. Andere gemeenten - o.a. Utrecht, Den Haag, Wageningen en Deventer - zijn Rotterdam al voorgegaan en hebben fietsparkeernormen vastgesteld of zijn daar ver mee gevorderd, zoals Amsterdam.

De nieuwe Rotterdamse fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties zijn gebaseerd op de CROW kencijfers fietsparkeren, die gepubliceerd zijn in de 'Leidraad Fietsparkeren' (2010). De CROW kencijfers gelden voor een 'gemiddeld' fietsgebruik. Het fietsgebruik in de hele gemeente Rotterdam ligt met een modal split van 20% nu nog lager dan het landelijk gemiddelde van 28%, maar in grote delen van de gemeente is het fietsgebruik nagenoeg gelijk aan het landelijk gemiddelde. In de gebieden waar dat nog niet het geval is wordt geanticipeerd op een groei naar (minimaal) het landelijk gemiddelde. Dat sluit aan op de gemeentelijke ambitie en het doet ook recht aan de (maatschappelijke) ontwikkelingen waardoor het fietsgebruik steeds verder zal toenemen.

Aanvullende beleidskeuzes bij deze fietsparkeernormen:

- Bij elke (her)ontwikkeling worden op eigen terrein voldoende fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Kleine projecten tot 600 m<sup>2</sup> worden standaard vrijgesteld van de fietsparkeereis. Voor horecafuncties geldt dat projecten tot maximaal 200 m<sup>2</sup> worden vrijgesteld, in verband met de grote impact op piekmomenten. Andere (gedeeltelijke) vrijstellingen zijn mogelijk bij dubbelgebruik of als er binnen acceptabele loopafstand structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, een alternatieve parkeervoorziening beschikbaar is.
- Fietsparkeerruimte voor langparkeren (personeel, scholieren, studenten, etc.) moet altijd op eigen terrein, bij voorkeur inpandig worden gerealiseerd.
- Fietsparkeerruimte voor voorzieningen met veel bezoekers kunnen worden vrijgesteld van realisatie op eigen terrein als dit redelijkerwijs niet mogelijk is. Waar mogelijk wordt van de ontwikkelaar of gebruikers een financiële bijdrage aan het realiseren van fietsparkeergelegenheid in de openbare ruimte gevraagd via privaatrechtelijke afspraken.
- Voor de tabel met (minimum-)normen per functie is aangesloten bij de kencijfers uit de Leidraad Fietsparkeren (CROW, 2010), tenzij uit onderzoek of ervaring van Rotterdam of één van de andere G4 gemeentes blijkt dat een andere norm beter aansluit op de werkelijke parkeerbehoefte. Voor niet vermelde functies wordt een soortgelijke functie als uitgangspunt genomen. Als zo'n functie niet voorkomt is maatwerk noodzakelijk.
- Voor scooters, brommers, bakfietsen e.d. is geen afzonderlijke norm gehanteerd. In plaats daarvan wordt geëist dat minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen zodanig groot (minimaal 1x2 m<sup>1</sup>) wordt uitgevoerd dat deze geschikt zijn voor het stallen van scooters, bakfietsen en andere fietsen met een afwijkende maat.

### **Onderbouwing 2e keuze voor de fiets: gemeenschappelijke stalling voor appartementen**

Het landelijk geldende Bouwbesluit 2012 schrijft bij nieuwbouw van woningen een individuele berging voor van minimaal 5m<sup>2</sup>, o.a. voor het stallen van fietsen. Voor woningen kleiner dan 50 m<sup>2</sup> gbo is in

plaats daarvan ook een gemeenschappelijke berging toegestaan van minimaal 1,5 m<sup>2</sup> per woning. Dit voorschrift heeft een aantal beperkingen:

- de oppervlakte van de berging heeft geen relatie met de omvang van de woning. Bij grotere woningen is de voorgeschreven berging vaak te klein om alle tweewielers van een huishouden (fietsen, maar ook scooters en brommers) te kunnen stallen;
- individuele bergingen in appartementencomplexen zijn vaak slecht ontsloten en lastig te bereiken met een fiets. De dagelijks gebruikte fietsen komen dan in de openbare ruimte terecht;
- bergingen worden voor andere zaken gebruikt, waardoor er geen ruimte overblijft voor de fiets;
- omdat het Bouwbesluit 2012 een (fietsen-)berging voorschrijft kunnen gemeenten geen aanvullende eisen stellen;
- bij bestaande bouw is het voorschrift niet van toepassing. Bij functiewijziging van bestaande bouwwerken naar woningen kan geen fietsparkeereis gesteld worden.

De stallingseisen in het Bouwbesluit 2012 sluiten niet altijd goed aan op de behoefte. Zolang het stallen van fietsen in Bouwbesluit 2012 geregeld is, kunnen gemeenten geen afwijkende of extra eisen stellen. Er zijn echter wel gelijkwaardige oplossingen mogelijk bijvoorbeeld in de vorm van een gezamenlijke stallingsruimte bij appartementen. De gemeente Amsterdam heeft een regeling die al enige tijd naar tevredenheid wordt toepast. Voor ontwikkelende partijen is een gemeenschappelijke stalling vaak goedkoper te realiseren dan individuele bergingen en is doorgaans stedenbouwkundig eenvoudiger inpasbaar, dus het mes snijdt aan meerdere kanten.

Rotterdam neemt deze regeling op hoofdlijnen over. Verwacht wordt dat bewoners een gemeenschappelijke stalling goed zullen gebruiken voor de (dagelijkse) fiets, in tegenstelling tot een individuele berging. Een gemeenschappelijke stalling moet dan wel goed ontsloten zijn vanaf de weg en er moet een logische routing zijn tussen de weg, de stalling en de woningen.

*Het Bouwbesluit 2012 schrijft een individuele berging voor, maar er mogen ook 'gelijkwaardige oplossingen' toegepast worden. Een gemeenschappelijke stalling kan onder voorwaarden gelijkwaardig zijn aan de individuele berging. Bij appartementsgebouwen heeft de gemeenschappelijke stalling de voorkeur. Omdat bergingen ook gebruikt worden voor het opbergen van andere zaken moet bij gebruik van deze gelijkwaardige oplossing in elke woning een berging van minimaal 2,7 m<sup>2</sup> worden gerealiseerd.*

**Onderbouwing 3e keuze voor de fiets: waar mogelijk meer fietsruimte bij woningen**

Een ander nadeel van het Bouwbesluit voor de berging is dat er geen relatie is met de omvang van de woning. Met een berging van 5 m<sup>2</sup> per woning wordt altijd aan het voorschrift voldaan, maar bij grotere woningen is dat in de praktijk te klein. De gewenste stallingsbehoefte is in bijgaande tabel B5.2 opgenomen.

Woonfunctie (m <sup>2</sup> gbo)	Aantal fietsparkeerplaatsen per woning (Zone A, B en C)
< 40 m <sup>2</sup>	2
40 – 65 m <sup>2</sup>	3
65 – 85 m <sup>2</sup>	4
> 85 m <sup>2</sup>	5

Tabel B5.2: Normentabel fiets woonfunctie

Bij een gemeenschappelijke stalling moet in iedere individuele woning groter dan 50 m<sup>2</sup> een (extra) interne berging van 2,7 m<sup>2</sup> gerealiseerd worden te compensatie van het wegvallen van de bergingsmogelijkheid voor andere zaken dan fietsen.

Bij de invoering van de Omgevingswet - naar verwachting in 2018 - wordt het Bouwbesluit 2012 waarschijnlijk vervangen door het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL). In het eerste concept van het BBL is een aantal bruikbaarheidsvoorschriften - waaronder de (fietsen-)berging - niet meer opgenomen. Als de bruikbaarheidsvoorschriften komen te vervallen kan een gemeente - net als voor niet-woonfuncties - voor de woonfunctie fietsparkeernormen hanteren die via bestemmingsplannen geborgd zijn. Rotterdam hanteert dan een norm van 1 fietsparkeerplaats per ongeveer 20m<sup>2</sup> gbo, met een minimum van 2 fietsparkeerplaatsen en een maximum van 5 fietsparkeerplaatsen (zie tabel B5.2).

**Kanttekening:**

Bij de transformatie van een bestaand gebouw van een niet-woonfunctie naar een woonfunctie kent het Bouwbesluit 2012 geen voorschrift voor bergingen. Er wordt uitgegaan van het 'rechtens verkregen niveau' of 'niveau bestaande bouw'. De initiatiefnemer moet dan (minimaal) voldoen aan de regels zoals die golden bij de realisatie van het bouwwerk. Als destijds geen (fietsen)berging was voorgeschreven - wat bijna altijd zo is - dan kan die niet alsnog geëist worden.

Goede fietsparkeervoorzieningen zijn juist in (transformatie) projecten in bestaand stedelijk gebied van groot belang, enerzijds voor een goede bereikbaarheid van de woningen, anderzijds voor het behoud van de kwaliteit van de openbare buitenruimte. Het college verwacht daarom dat initiatiefnemers hun verantwoordelijkheid nemen en in dergelijke projecten voldoende en goede fietsparkeergelegenheid realiseren. Ook hier geven wij hierbij de voorkeur aan een gemeenschappelijke stalling bij appartementsgebouwen met minimaal 1 fietsparkeerplaats per 20 m<sup>2</sup> gbo.

#### **Onderbouwing 4e voorstel voor de fiets: maak nieuwe autogarages altijd fietstoegankelijk**

Dit voorstel is feitelijk een aanvullende ontwerpeis voor nieuwe gebouwde (collectieve) autogarages: maak deze ook toegankelijk voor de fiets en andere tweewielers en hou de scheiding tussen beide delen flexibel. Deze eis is niet direct van invloed op de parkeereis, maar geeft wel belangrijke flexibiliteit voor de toekomst. Met deze ontwerpeis kan beter worden ingespeeld op veranderingen in de voertuigkeuze. Daarnaast maakt deze eis de functionele invulling van het gebouw ook groter wanneer een nieuwe functie een andere verhouding van auto's en fietsen vraagt.

#### **B5.4. Werkwijze bepaling parkeereis**

De totstandkoming van de juiste parkeersituatie bij bouwontwikkelingen vraagt om een goed samenspel tussen initiatiefnemer en gemeente aan de hand van de volgende stappen (richtlijn):

1. Initiatiefnemer bepaalt aan de hand van de gebiedsindeling en de daar geldende parkeernormen (zie hoofdstuk 3 en 4) de parkeereis per functie. Daarna wordt de parkeereis van alle functies bij elkaar geteld en wordt bepaald of de ontwikkeling in aanmerking komt voor dubbelgebruik of saldering (zie artikel 6).
2. Initiatiefnemer bepaalt in welke mate er sprake is van een (gedeeltelijke) bijzondere vrijstelling van de parkeernorm voor auto's (zie artikel 6).
3. Initiatiefnemer bepaalt aan de hand van stap 1 en 2 de totale parkeereis voor auto en fiets. Indien er sprake is van een gedeelte bijzondere vrijstelling uit stap 2 betekent dat er sprake is van een bandbreedte voor de auto.
4. Initiatiefnemer maakt (ontwerp)plan op grond van de inschatting van het toekomstig functioneren van de ontwikkeling, de effecten op de omgeving en de kosten en risico's van de ontwikkeling, de parkeercapaciteiten voor auto en fiets binnen de toegestane bandbreedte en onderbouwt haar keuze.
5. Gemeente toetst het (ontwerp)plan op volledigheid en juistheid en bepaalt of en hoe aan de parkeereisen wordt voldaan. Gemeente koppelt haar bevindingen terug aan de initiatiefnemer.
6. Bij negatief advies van de gemeente past de initiatiefnemer het (ontwerp)plan aan en/of wordt samen met gemeente gekeken naar alternatieve oplossingen (wijziging bouwplan en/of wijziging parkeereis).
7. Bij akkoord door de bebouwingscommissie van de gemeente leggen initiatiefnemer en gemeente afspraken vast over de parkeervoorzieningen in een ontwikkelovereenkomst en/of in de omgevingsvergunning, eventueel aangevuld met privaatrechtelijke afspraken.
8. Gemeente controleert tijdens de bouw en na oplevering of voldaan is aan de parkeereis voor auto en fiets en aanvullende afspraken. En handhaaft indien noodzakelijk.



## Bijlage 6. Ontwerpeisen voor stallingen fiets en scooter

Het gebruik van een stalling hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort. Er zijn voorbeelden van stallingen waar fietsers onvoldoende gebruik van maken, terwijl er in de omgeving toch grote behoefte aan fietsparkeerplaatsen is. De aanwezigheid van een fietsenstalling is dus geen garantie dat hij goed wordt gebruikt. Er kunnen diverse redenen zijn voor tegenvallend gebruik van een stalling. Naast slechte vindbaarheid speelt slechte toegankelijkheid een rol: een moeizaam openende toegangsdeur, een te steile hellingbaan of een te steile trap met fietsgoot, lastig te nemen bochten, etc. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen en de stabiliteit van de fiets in de aangeboden voorzieningen beïnvloeden het gebruik, evenals de (on)mogelijkheid om fietsen met bijzondere afmetingen te stallen<sup>13</sup>.

De Leidraad Fietsparkeren gaat uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste Rotterdamse kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

### Toegankelijkheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsenstalling zijn:

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangsuitgang in de richting van de eindbestemming,
- De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd.
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.)
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aanrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aanrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
- Voor een stalling waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingspercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.
- Voor bestemmingen voor kinderen moet rekening gehouden worden met het feit dat ze kleiner en minder sterk zijn dan volwassenen. Denk bijvoorbeeld aan het hellingspercentage van de trap.

### Inrichting en bruikbaarheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsenstalling zijn:

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur<sup>14</sup> of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 2300 mm zijn, want dubbellaags rekken zijn ongeschikt voor kinderen.
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed;
- De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag;
- De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter;
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:

13)Leidraad Fietsparkeren, CROW publicatie 291, hoofdstuk 6

14)Zie [www.fietsparkeur.nl](http://www.fietsparkeur.nl) voor meer informatie.

- o minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 mm breed);
- o minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm)<sup>15</sup>;
- Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.
- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
- De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.

Nb. Stallingen waar scooters met verbrandingsmotoren mogen staan, moeten aan de geldende milieu- en bouwvoorschriften voldoen, waaronder eisen aan de veiligheid (brand), aan installaties (ventilatie van (rook)gassen) en aan de kwaliteit van de vloerafwerking (vloei-stofdichtheid).

---

<sup>15</sup>Percentages ontleend aan 'Buitenmodel fietsen in stationsstallingen', p. 8 (CROW-Fietsberaad, juni 2016); ProRail hanteert 2% (p. 15 'Bouw en ombouw fietsenstallingen bij stations', juni 2013); Programma van eisen fietsenstalling Leidseplein gaat uit van 40 m<sup>2</sup> voor fietsen die niet in standaard rekken passen op een totaal van 2.000 fietsparkeerplaatsen.

## Bijlage 7. Toelichting op EV ready: aandachtspunten voor ontwerp

### Elektrisch vervoer in Rotterdam

Het verkeer in Rotterdam is één van de grootste veroorzakers van ongezonde lucht in de stad. Bovendien is verkeer voor een groot deel verantwoordelijk voor de totale CO<sub>2</sub> uitstoot. Om de luchtkwaliteit te verbeteren en CO<sub>2</sub> uitstoot te reduceren, stimuleert Rotterdam het gebruik van elektrische voertuigen. Want elektrische voertuigen zijn schoon, stil en zuinig. Het stimuleren van emissievrije voertuigen is vastgelegd in De Rotterdamse Brandstoffenaanpak die in juni 2017 door het college van Burgemeester en Wethouders van Rotterdam is vastgesteld.

### Laadinfrastructuur in openbare parkeerruimte

De transitie van fossiele brandstoffen naar elektrisch vervoer is in volle gang. Een voorwaarde voor elektrisch vervoer is goede laadinfrastructuur. Verspreid in de stad staan laadpalen bij openbare parkeerplaatsen. Het aantal publieke laadpalen wordt steeds meer. Eigenaren van een elektrisch voertuig (EV) die in Rotterdam wonen of werken en niet op eigen terrein kunnen opladen, kunnen via de website van de gemeente Rotterdam een laadpaal bij een openbare parkeerplaats aanvragen. In de onderhavige beleidsregeling parkeernormen zijn daarom geen voorwaarden op het gebied van laadinfrastructuur bij nieuwe openbare parkeerplaatsen opgenomen.

### Laadinfrastructuur in collectieve private parkeerruimte

Bij collectieve private parkeervoorzieningen is het realiseren van laadinfrastructuur niet altijd zo eenvoudig als bij openbare parkeerplaatsen. EV eigenaren die over een eigen parkeerplaats beschikken komen niet in aanmerking voor een publieke laadpaal. Om te kunnen laden zal de EV eigenaar op eigen initiatief een laadpunt in de private parkeervoorziening moeten realiseren. Hiervoor is voldoende netcapaciteit nodig om de elektrische voertuigen en de woningen van voldoende elektriciteit te voorzien en is bekabeling nodig naar de plek waar de auto oplaadt. In veel gevallen zijn hiervoor in bestaande bouw bouwkundige aanpassingen nodig en een extra aansluiting op het hoofdenrgienet met meterkast. Deze initiële investering is voor de meeste EV-gebruikers te hoog. Dit belemmert de uitrol van EV in Rotterdam. In artikel 8 van de beleidsregeling zijn aanvullende eisen opgenomen voor nieuwe parkeerplaatsen in collectieve private parkeervoorzieningen met als doel de drempel tot het overstappen naar EV te verlagen.

### EV Readycollectieve private parkeerruimte

Door de laadinfrastructuur mee te nemen in het ontwerp van het gebouw kan in de (ruw)bouw rekening worden gehouden met het toekomstige EV gebruik. Een voorbeeld hiervan is het meenemen van uitsparingen in de betonconstructie tijdens de bouw waardoor in de gebruikersfase eenvoudig elektriciteitskabels getrokken kunnen worden. Een ander voorbeeld is het realiseren van mantelbuizen tijdens de bouw zodat in de gebruikersfase eenvoudig elektriciteitskabels naar iedere parkeerplaats getrokken kunnen worden.

Daarnaast is het voor EV essentieel dat de aansluiting op het hoofdenrgienet voldoende capaciteit heeft. Om de drempel voor de eerste EV-gebruikers - voor realisatie van een laadpunt binnen een collectieve private parkeervoorziening - zo laag mogelijk te maken, zal bij de bouw extra netcapaciteit gerealiseerd moeten worden. Artikel 8 van de beleidsregeling stelt de voorwaarde om een netaansluiting te realiseren die voldoende capaciteit heeft om ten minste 20% van het totaal aantal voertuigen waarvoor parkeerplaatsen beschikbaar zijn gelijktijdig te kunnen laden, al dan niet met behulp van IT-oplossingen zoals een smart grid. Met een capaciteit van 20%<sup>16</sup> wordt de eerste EV behoefte bij de ingebruikname van de parkeervoorziening opgevangen. Door de snelle opkomst van EV kan het voorkomen dat de EV behoefte hoger ligt dan 20%. Als vooraf bekend is dat de EV behoefte hoger ligt dan 20%, wordt nadrukkelijk geadviseerd direct in het ontwerp de hogere benodigde capaciteit mee te nemen.

16)Nederland heeft als ambitie gesteld om in 2020 200.000 elektrische voertuigen op de weg te hebben. Eind september 2017 zijn er al ruim 120.000 elektrische voertuigen in Nederland, de verwachting is dan ook dat dit aantal ruimschoots gehaald wordt (*Statistics Electric Vehicles in the Netherlands (up to and including September 2017)*, RVO). Conservatieve groeiscenario's voorspellen 133.000 elektrische voertuigen in Nederland in 2020, in een optimistisch scenario zijn dit 327.000 voertuigen in 2020 en meer dan 5 miljoen in 2035 (ca. 62% van het totaal op basis van het huidige aantal voertuigen, 8 mln. CBS, 2017).

Dit gemeentebblad 2018, nummer 29, is uitgegeven op 20 februari 2018 en ligt op dins-, woens- en donderdagen van 9.00 tot 13.00 uur ter inzage bij het Bestuurlijk Informatiecentrum Rotterdam (BIR), locatie Wachtruimte Timmerhuis, Halve Maanpassage 1 (trap op, melden bij Informatiebalie) (Zie ook: [www.bis.rotterdam.nl](http://www.bis.rotterdam.nl) – Regelgeving of Gemeentebbladen chronologisch)