

## Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 7 december 2021 (raadsvoorstel nr. 21bb15391); raadsstuk 21bb16085;

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

overwegende, dat parkeernormen in het bestemmingsplan moeten worden vastgelegd; het bestemmingsplan op grond van artikel 3.1.2, tweede lid, sub a van het Besluit ruimtelijke ordening niet zelf de parkeernormen hoeft (behoeft??)te bevatten, maar op dit punt kan verwijzen naar gemeentelijk beleid dat parkeernormen bevat;

### besluit:

vast te stellen de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022, inhoudende:

### Paragraaf 1 Begrippen en gebiedstypen

#### Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze beleidsregeling wordt verstaan onder:

- auto: personenauto of bestelauto die past op een standaard autoparkeerplaats;
- autoparkeerplaats: de daarvoor bedoelde minimale benodigde ruimte om een auto te parkeren;
- buitenmodel fietsen: een fiets die niet in het rek van een stalling past, waarbij drie categorieën kunnen worden onderscheiden:
  - a. sterk afwijkende fietsachtige voertuigen;
  - b. beperkt afwijkende fietsen vanwege accessoires;
  - c. beperkt afwijkende fietsen vanwege onderdelen;
- bvo: bruto vloeroppervlakte 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;
- deelauto: een auto voor het herhaaldelijk en opeenvolgend gezamenlijk gebruik op grond van een overeenkomst tussen een aanbieder, die deze 24 uur per dag beschikbaar stelt voor autodate, en meerdere deelnemers en waarbij het voertuig is voorzien van een systeem dat ritgegevens registreert;
- deelautoparkeerplaats: autoparkeerplaats die alleen voor een deelauto te gebruiken is;
- dubbelgebruik: bij het gebruik wordt dezelfde autoparkeerplaats gebruikt voor verschillende functies;
- eigen terrein: de grond ten behoeve van de parkeerbehoefte die is voorzien in, op of onder de ontwikkeling, dan wel op of onder het daarbij behorende terrein;
- fiets: voertuig op twee of meer wielen voortgedreven door spierkracht, al dan niet met elektrische ondersteuning;
- fietsparkeerplaats: de ruimte die nodig is om een standaard of buitenmodel fiets te kunnen stallen;
- gbo: gebruiksoppervlak is bvo minus het (grond)oppervlak van dragende wanden, vides en trapgaten 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> conform NEN 2580;
- kortparkeren: parkeren tot 90 minuten door bezoekers;
- lang parkeren: parkeren langer dan 90 minuten geparkeerd door bewoners, personeel, medewerkers, scholieren of studenten;
- maatgevend moment: het tijdstip van de dag waarop de parkeerbehoefte van een functie het grootste is;
- MaaS: Mobility as a service is een mobiliteitsconcept waarbij reizigers gebruik maken van mobiliteitsdiensten van een aanbieder in abonnementsvorm, in plaats van eigen vervoer, waarbij niet bezit van mobiliteit centraal staat, maar beschikbaarheid;
- omgevingsvergunning: omgevingsvergunning: vergunning als bedoeld in artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor het bouwen of het wijzigen van het gebruik van gronden of bouwwerken, of, met ingang van de inwerkingtreding van de Omgevingswet, een vergunning voor een omgevingsplanactiviteit als bedoeld in artikel 5.1 van die wet;

- OV-halte: haltevoorziening in het openbaar vervoer;
- parkeerbalans: onderzoek waarin is aangetoond dat een gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is;
- parkeereis: het aantal auto- of fietsparkeerplaatsen dat ten behoeve van een bepaalde ontwikkeling gerealiseerd dient te worden;
- parkeernorm: aantal auto- of fietsparkeerplaatsen behorende bij een functie, uitgedrukt in een aantal auto- of fietsparkeerplaatsen per eenheid;
- parkeren op straat: parkeren op de openbare weg en op niet afgesloten openbare autoparkeerplaatsen;
- salderen: het bepalen van de parkeerbehoefte of -eis bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen of het gebruiken van gronden of bouwwerken, door de parkeerbehoefte of -eis van de nieuwe functie te verminderen met die van het laatste legale gebruik;
- sociale huurwoning: indien sprake is van een huurwoning met een huur onder de liberalisatiegrens;
- transformatie: ingrijpend vernieuwen van een bestaand gebouw, waarbij het gebruik gewijzigd wordt;
- woning: zelfstandige wooneenheid met een eigen adres;
- zorg- of aanleunwoning: indien sprake is van een woning die nadrukkelijk is bestemd als een aanleunwoning of appartement met zorg binnen handbereik, een ouderenwoning, een woning in een serviceflat of een zelfstandige seniorenwoning.

## **Artikel 2. Gebiedstypen**

1. Bij de toepassing van deze beleidsregeling worden de volgende drie gebiedstypen onderscheiden:
  - A. hoogstedelijk gebied, met een stippellijn is het gebied Centrum aangeduid;
  - B. stadswijken; en
  - C. overig gebied.
2. De grenzen van deze gebieden lopen, zoals aangegeven op de kaart in bijlage 3.

## **Paragraaf 2 Algemene bepalingen voor auto en fiets**

### **Artikel 3. Reikwijdte**

1. Deze beleidsregels zijn van toepassing bij de beoordeling van aanvragen voor een omgevingsvergunning.
2. Bij een omgevingsvergunning wordt een parkeereis gesteld conform de indeling in gebiedstypen en normen als bedoeld in artikel 2 en bijlage 4 van deze beleidsregeling.
3. Bij een omgevingsvergunning voor het tijdelijk bouwen of het tijdelijk gebruiken van gronden of bouwwerken wordt maatwerk geboden. De parkeereis wordt in dit geval vastgesteld aan de hand van de termijn van de tijdelijkheid en specifieke kenmerken van de locatie, de functie en de doelgroep.
4. De parkeereis wordt berekend in twee cijfers achter de komma, derhalve bij 0,50 of meer naar boven en bij minder dan 0,50 naar beneden.
5. Bij verschillende functies wordt de parkeereis eerst berekend aan de hand van deze functies en pas na optelling afgerond.
6. De parkeereis wordt volledig op eigen terrein gerealiseerd.
7. Aanvullende eisen kunnen gesteld worden ten aanzien van:
  - a. inpassing in het gebouw of de omgeving: de aard, de plaats en de inrichting;
  - b. laden of lossen: de aard, de capaciteit, de plaats en de inrichting van de gelegenheid;
  - c. gehandicaptenparkeerplaatsen: de aanwezigheid en aanduiding van de parkeer- of stallingsgelegenheid;
  - d. flexibiliteit van parkeervoorzieningen: de 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.
8. Bij de vaststelling van de parkeereis voor een functie die niet is opgenomen in tabel 4.2 of tabel 4.3 uit bijlage 4 wordt, voor zover mogelijk, aansluiting gezocht bij vergelijkbare functies die in de genoemde tabellen zijn opgenomen. Indien er geen vergelijkbare functies zijn opgenomen, wordt aansluiting gezocht bij de CROW kencijfers.

## **Paragraaf 3 Bijzondere bepalingen parkeereis auto en fiets**

### **Paragraaf 3.1 Bijzondere bepalingen algemeen parkeereis auto en fiets**

#### **Artikel 4. Kleine projecten**

1. Bij kleine projecten wordt geen parkeereis gesteld. Onder kleine projecten wordt verstaan de ontwikkelingen die passen binnen de oppervlakten die zijn opgenomen in onderstaande tabel:

	<i>Woonfuncties (gbo)</i>	<i>Niet-woonfuncties (bvo)</i>
Parkeereis auto	geen parkeereis tot 300 m <sup>2</sup> gbo	geen parkeereis tot 600 m <sup>2</sup> bvo, waarvan horecafuncties tot 200m <sup>2</sup> bvo
Parkeereis fiets	Geen vrijstelling	geen parkeereis tot 600 m <sup>2</sup> bvo, waarvan horecafuncties tot 200 m <sup>2</sup> bvo

2. Bij kleine projecten die bestaan uit een combinatie van woonfuncties en niet-woonfuncties kunnen de oppervlakten uit lid 1 bij elkaar worden opgeteld.

#### **Artikel 5. Dubbelgebruik**

- Als bij de aanvraag om een omgevingsvergunning wordt aangetoond dat de parkeervoorziening voor meerdere functies zoals opgenomen in de tabellen in bijlage 4 kan worden gebruikt, kan de eis voor het aantal vereiste parkeerplaatsen voor fiets- en autoparkeren worden verlaagd.
- Er wordt alleen rekening gehouden met dubbelgebruik als de parkeervoorziening toegankelijk is voor alle mogelijke gebruikers van de ontwikkeling waarvoor de parkeervoorziening wordt gerealiseerd.
- Het dubbelgebruik wordt onderbouwd met een parkeerbalans, waarbij de aanwezigheidspercentages bedoeld in tabel 4.4 van bijlage 4 worden aangehouden.

#### **Artikel 6. Salderen**

- De parkeereis voor fiets- en autoparkeren kan verminderd worden met de parkeereis van het laatste legale gebruik, waarbij onderscheid wordt gemaakt in:
  - parkeren op eigen terrein*: de nieuwe parkeereis wordt verminderd met het aantal beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein.
  - parkeren op straat*: de nieuwe parkeereis wordt verminderd met de oude parkeereis onder de volgende voorwaarden:
    - het maatgevend moment van de oude parkeereis wordt in acht genomen;
    - er mag gedurende vijf achtereenvolgende jaren geen sprake zijn geweest van leegstand.
- Het salderen wordt gemotiveerd aan de hand van tabel 4.4 van bijlage 4.

#### **Artikel 7. Bijzondere parkeernorm auto**

De in tabel 4.1 van bijlage 4 opgenomen normen kunnen worden verlaagd tot 0,6 autoparkeerplaats per woning bij:

- een zorg- of aanleunwoning met een gbo van maximaal 100 m<sup>2</sup>;
- een sociale huurwoning.

#### **Paragraaf 3.2 Parkeerplaatsen op straat**

#### **Artikel 8. Gebiedsontwikkeling**

Het bevoegd gezag kan in afwijking van artikel 3, zesde lid, besluiten dat autoparkeerplaatsen op straat worden aangelegd indien sprake is van een gebiedsontwikkeling die dit rechtvaardigt.

#### **Artikel 9. Kortparkeren fiets**

Het bevoegd gezag kan besluiten dat de parkeereis voor fietsen, genoemd in tabel 4.3 bijlage 4, kan worden opgelost in de openbare ruimte indien het kortparkeren betreft en er in de openbare ruimte voldoende fietsparkeerplaatsen beschikbaar zijn.

#### **Paragraaf 3.3 Bijzondere bepalingen korting parkeereis auto en fiets**

#### **Artikel 10. Alternatieve parkeervoorziening**

Een geheel of gedeeltelijke afwijking van de eis, genoemd in artikel 3, zesde lid, is mogelijk, indien voor een periode van ten minste 10 jaar alternatieve parkeervoorzieningen beschikbaar zijn op een ander privéterrein of in een andere garage of stalling binnen een loopafstand genoemd in onderstaande tabel.

*Tabel maximale loopafstanden bij realisatie buiten eigen terrein*

<i>Gebiedstype</i>	<i>Autoparkeren woonfunctie</i>	<i>Autoparkeren niet-woonfunctie</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

### Artikel 11. Korting van de parkeereis bij transformatie naar studentenhuisvesting in betaald parkeergebied

De in tabel 4.1 van bijlage 4 opgenomen normen kunnen worden verlaagd tot 0 autoparkeerplaats per woning indien sprake is van een transformatie naar een studentenhuisvesting in betaald parkeergebied en geen mogelijkheid is om parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren of te salderen als bedoeld in artikel 6.

### Artikel 12. Korting van de parkeereis voor gebouwen met een bijbehorende of toegewezen parkeervoorziening: nabijheid OV-halte

1. Indien een ontwikkeling wordt gerealiseerd in de nabijheid van de in onderstaande tabel genoemde OV-haltes kan de autoparkeereis verminderd worden met de in deze tabel genoemde percentages.
2. Indien een ontwikkeling wordt gerealiseerd in de nabijheid van twee of meer van de in de tabel opgenomen OV-haltes, wordt het hoogst behaalde kortingspercentage als uitgangspunt genomen bij de berekening van de korting op de parkeereis.
3. De vermindering van de parkeereis kan per aanvraag voor een omgevingsvergunning slechts éénmaal worden toegepast.
4. Dit artikel is niet van toepassing op de gebieden Hoek van Holland, Pernis en Rozenburg.
5. De bijzondere kortingen, genoemd in artikel 12 en artikel 13, kunnen bij elkaar worden opgeteld.  
*Tabel Korting parkeereis voor nabijheid openbaar vervoer*

OV-halte	Hemelsbrede afstand ontwikkeling - entree OV-halte		
	0 tot 400 meter	400 tot 800 meter	800 tot 1200 meter
Rotterdam Centraal	-50%	-40%	-30%
Beurs, Blaak, Alexander en Schiedam Centrum	-40%	-30%	-20%
Overige treinstations	-30%	-20%	-10%
Overige RSR/metrostations in gebiedstype A en B	-30%	-20%	-10%
Overige tramhaltes in gebiedstype A	-30%	-20%	-10%
RSR/metrostations in gebiedstype C (behalve Hoek van Holland en Nesselande)	-20%	-10%	-5%
Overige tramhaltes in gebiedstype B	-20%	-10%	-5%
RSR/metrostation in Nesselande	-10%	-5%	0%
Overige tramhaltes in gebiedstype C	-10%	-5%	0%

### Artikel 13. Korting van de parkeereis voor gebouwen met een bijbehorende of toegewezen parkeervoorziening: betaald parkeergebied

1. Indien een ontwikkeling in betaald parkeergebied voorziet in extra fietsparkeerplaatsen op eigen terrein, dan kan de autoparkeereis met ten hoogste 10% worden verlaagd in de verhouding twee fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. Deze extra fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor lang parkeren.
2. Indien bij een woningontwikkeling in betaald parkeergebied voor ten minste 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's beschikbaar worden gesteld op geormerkte deelautoparkeerplaatsen in de bijbehorende of toegewezen parkeervoorziening, dan kan de autoparkeereis met ten hoogste 20% verlaagd worden in de verhouding één deelautoparkeerplaats in plaats van vijf gewone autoparkeerplaatsen.
3. Indien bij een ontwikkeling in betaald parkeergebied gebied voor alle toekomstige gebruikers van MaaS, voor ten minste 10 jaar beschikbaar wordt gesteld, dan kan de autoparkeereis met ten hoogste 20% worden verlaagd.
4. De kortingen, genoemd in het eerste tot en met het derde lid, kunnen bij elkaar worden opgeteld.
5. De kortingen, genoemd in het eerste tot en met het derde lid, zijn niet van toepassing op de gebieden Hoek van Holland, Pernis en Rozenburg.
6. De bijzondere kortingen, genoemd in artikel 12 en artikel 13, kunnen bij elkaar worden opgeteld.

### Artikel 14. Korting van de parkeereis voor ontwikkelingen met een niet-woonfunctie in gebied Centrum

Indien een ontwikkeling wordt gerealiseerd in gebiedstype A, hoogstedelijk gebied in gebied Centrum, dan kunnen de normen in tabel 4.2 van bijlage 4 auto niet-woonfuncties worden toegepast als maximumnormen, met uitzondering van de functiecategorieën Werken, Onderwijs en Zorg.

### **Paragraaf 3.4 Bijzondere bepaling afwijken parkeereis auto**

#### **Artikel 15. Bijzonder gemeentelijk belang**

Het bevoegd gezag kan bij het verlenen van de omgevingsvergunning geheel of gedeeltelijk afwijken van artikel 3, zesde lid, indien:

- a. een ontwikkeling uit economisch oogpunt of uit het oogpunt van milieu, hinder of woonomgeving door het bevoegd gezag bijzonder gewenst is en de initiatiefnemer motiveert dat het niet mogelijk is om op eigen terrein de bij de parkeereis verlangde parkeerplaatsen te realiseren;
- b. het bij een ontwikkeling 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, maar de ontwikkeling door de gemeente bijzonder gewenst is vanwege de locatie, de functie of de doelgroep.

### **Paragraaf 3.5 Parkeervergunning**

#### **Artikel 16. Parkeervergunning op straat**

Gebruikers van ontwikkelingen met een omgevingsvergunning op basis van deze beleidsregeling hebben ingevolge het Uitvoeringsbesluit parkeren in beginsel geen recht op een parkeervergunning op straat binnen het betaald parkeergebied. Dit geldt ook voor ontwikkelingen op locaties waar pas ná vergunningverlening betaald parkeren wordt ingevoerd. De ontwikkelaar informeert toekomstige eigenaren en gebruikers hierover tijdig en voldoende. Uitzonderingen op deze regel kunnen worden gemaakt wanneer het parkeren op straat wordt opgelost door toepassing van artikel 4, artikel 6, eerste lid, onderdeel b, artikel 8 of artikel 15. Bij het toepassen van artikel 15 wordt in de omgevingsvergunning gemotiveerd naar het parkeren op straat verwezen.

### **Paragraaf 3.6 Bijzondere bepalingen fiets**

#### **Artikel 17. Parkeereis fiets woonfunctie**

De fietsparkeereis voor woningen wordt opgelost in de bergingen voorgeschreven in het Bouwbesluit 2012 of, met ingang van het Besluit bouwwerken leefomgeving, in dat besluit. Met behoud van een berging per woning kunnen de benodigde fietsparkeerplaatsen in een gezamenlijke stalling uitgevoerd worden. De parkeernormen uit bijlage 2 zijn dan van overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 18. Afwijken van de parkeereis**

1. Het bevoegd gezag kan op verzoek van de aanvrager van een omgevingsvergunning afzien van het stellen van een parkeereis als bedoeld in artikel 3, tweede lid, dan wel een parkeereis stellen die afwijkt van de normen in tabel 4.3 bijlage 4.
2. Het verzoek wordt onderbouwd aan de hand van de specifieke kenmerken van de locatie, de functie of de doelgroep van het project.

#### **Artikel 19. Ontwerpkwaliteit van stallingen**

1. Ten minste 40% van de fietsparkeerplaatsen is zodanig groot dat deze geschikt zijn voor het stallen van buitenmodel fietsen. Hiervan is ten minste 10% geschikt voor sterk afwijkende fietsachtige voertuigen.
2. De fiets- en scooterstallingen voldoen aan de kwaliteitseisen, bedoeld in bijlage 1.

### **Paragraaf 4 Slot**

#### **Artikel 20. Overgangs- en slotbepalingen**

1. Een aanvraag voor een omgevingsvergunning die is ingediend vóór de inwerkingtreding van deze beleidsregeling, wordt afgedaan op grond van de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets Rotterdam 2018, tenzij de aanvrager aangeeft dat deze nieuwe beleidsregeling tot een gunstigere regeling leidt.
2. Indien een aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend na de inwerkingtreding van deze beleidsregeling, maar de aanvrager kan aantonen dat er overeenkomsten met de gemeente zijn gesloten vóór de vaststelling van deze nieuwe Beleidsregeling, dan zijn op die aanvraag de parkeernormen zoals vastgelegd in de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets Rotterdam 2018 van toepassing. Geeft de aanvrager aan dat deze nieuwe Beleidsregeling Parkeernormen voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2022 gunstiger uitvalt, dan geldt deze.
3. De Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets Rotterdam 2018 wordt ingetrokken.
4. Deze beleidsregeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het gemeenteblad waarin zij wordt geplaatst.

**Artikel 21. Citeertitel**

Deze beleidsregeling wordt aangehaald als: Beleidsregeling Parkeernormen voor auto en fiets 2022.

*Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 16 december 2021.*

*De griffier,  
I.C.M. Broeders*

*De voorzitter,  
R.A.C.J. Simons, plv*

Dit gemeentebblad is uitgegeven op 24 december 2021 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, Halvemaanpassage 1 (trap op, melden bij Informatiebalie)  
(Zie ook: [www.bis.rotterdam.nl](http://www.bis.rotterdam.nl) – Regelgeving of Gemeentebbladen chronologisch)

## **Bijlage 1. Ontwerpeisen voor stallingen fiets en scooter als bedoeld in artikel 19 van de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022**

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 fietsstalling 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>.

In deze bijlage zijn de Rotterdamse kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

### **Toegankelijkheid**

De kwaliteitseisen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsstalling 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 voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
- De afstand van de stalling tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd mag maximaal ca. 75 meter zijn.
- 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 aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap worden fietsgoten geplaatst, 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 kwaliteitseisen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsstalling zijn:

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- Binnen en vanuit de fietsstalling 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 en bij een stalling die 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 onge-schikt 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 buitenmodel fietsen:

<sup>13</sup> Leidraad Fietsparkeren, CROW publicatie 291, hoofdstuk 6

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

- minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1000 mm breed);
- minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen met beperkt afwijkende maten (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.

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 (vloeistofdichtheid).

---

<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 2. Normen fiets woonfunctie als bedoeld in artikel 17 van de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022

Aan de parkeereis voor fietsen kan worden voldaan door deze in een gezamenlijke stalling uit te voeren. Hiervoor gelden de volgende normen:

Soort woning (m <sup>2</sup> gbo)	Aantal fietsparkeerplaatsen
Appartement <40 m <sup>2</sup>	2
Appartement 40 tot 65 m <sup>2</sup>	2
Appartement 65 tot 85 m <sup>2</sup>	3
Appartement 85 tot 120 m <sup>2</sup>	3
Appartement ≥120 m <sup>2</sup>	4
Rij- en vrijstaande woningen	5
Studentenhuizen	1 per kamer

Dubbellaags parkeren is toegestaan, maar er moeten per woning altijd minimaal twee plekken in een laag rek beschikbaar zijn.

**Bijlage 3. Gebiedstypen als bedoeld in artikel 2, tweede lid van de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022**



**Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022**

**Bijlage 4. Normen en aanwezigheidspercentages als bedoeld in artikel 3, tweede en achtste lid, artikel 5, eerste en derde lid, artikel 6, tweede lid, artikel 7, artikel 9, artikel 11, artikel 14 en artikel 18, eerste lid van de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022**

**Tabel 4.1 Normentabel auto woonfunctie**

Woonfunctie (m <sup>2</sup> gbo)	Aantal autoparkeerplaatsen per woning		
	Gebiedstype A hoogstedelijk gebied	Gebiedstype B stadswijken	Gebiedstype C overig gebied
< 40 m <sup>2</sup>	0,10	0,10	0,10
40 tot 65 m <sup>2</sup>	0,40	0,50	0,60
65 tot 85 m <sup>2</sup>	0,60	0,80	1,00
85 tot 120 m <sup>2</sup>	1,00	1,00	1,40
≥ 120 m <sup>2</sup>	1,20	1,20	1,80

**Tabel 4.2 Normentabel auto niet-woonfuncties**

Functie		Opmerking	Aantal autoparkeerplaatsen per 100 m <sup>2</sup> bvo tenzij anders bepaald in de opmerking		
<b>Werken</b>	Kantoor		0,76	1,00	1,20
	Bedrijfsverzamelgebouw / Atelier		0,72	0,80	0,80
	Arbeidsintensief / bezoekersextensief bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats, etc.)		0,67	1,20	2,00
	Arbeidsextensief / bezoekersextensief 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 500 m <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
	Dansstudio, sportschool		0,10	2,00	3,00
	Jachthaven	Per 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	Per zitplaats	0,01	0,10	0,20
	Sociaal cultureel centrum, wijkgebouw		0,10	0,90	1,00

	Religiegebouw	Per bezoekers- plaats	0,01	0,10	0,15
<b>Horeca</b>	Cafeteria/snackbar		0,40	4,00	6,00
	Discotheek / feestruimte		0,70	7,00	10,00
	Café / bar		0,40	4,00	6,00
	Restaurant		1,60	8,00	12,00
	Logies/pension	Per kamer	0,2	0,25	0,4
	Hotel	Per kamer	0,5	0,7	0,9
<b>Onder- wijs</b>	Crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf		0,80	0,90	1,00
	Basisonderwijs	Per lokaal (excl. Kiss & Ride-strook)	0,40	0,45	0,50
	Vorbereidend dagonderwijs (vmbo, havo, vwo)	Per lokaal	0,40	0,45	0,50
	Beroepsonderwijs en WO	Per lokaal	0,50	2,00	3,00
<b>Zorg</b>	Ziekenhuis	Per bed	1,10	1,30	1,50
	Verpleeghuis, hersteltehuis, hospice	Per wooneenheid	0,40	0,45	0,50
	1 <sup>e</sup> lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)	Per behandelkamer	0,53	1,70	2,00

**Tabel 4.3 Normentabel fiets niet-woonfuncties**

<i>Functie</i>		<i>Opmerking</i>	<i>Aantal fietsparkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo, tenzij anders bepaald in de opmerking.</i>	
				<i>Aandeel kort stallen (bezoek)</i>
<b>Werken</b>	Kantoor		2	5%
	Bedrijfsverzamelgebouw / Atelier	Met een minimum van 10	2	5%
	Arbeidsintensief / bezoekersextensief bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats etc.)		1	5%
	Arbeidsextensief / bezoekersextensief 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	Per 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		9	90%
	Discotheek / feestruimte		18	90%
	Café / bar		10	90%
	Restaurant		10	80%
	Logies/pension	Per kamer	0,4	50%
	Hotel	Per kamer	0,4	50%
<b>Onderwijs</b>	Crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	Minimaal 3 bakfietsplaatsen	1,9	0%
	Basisonderwijs	Per lokaal	10	0%
	Voorbereidend dagonderwijs (vmbo, havo, vwo)	Per lokaal	15	11%
	Beroepsonderwijs en WO	Per lokaal	13	0%
<b>Zorg</b>	Ziekenhuis	Per bed;	0,9	30%
	Verpleeghuis, hersteltehuis, hospice	Per (woon-) eenheid;	0,2	55%
	1 <sup>e</sup> lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)	Per behandelkamer	1	55%

**Tabel 4.4 Aanwezigheidstabel voor dubbelgebruik**

<i>Functie</i>		<i>Werkdag ochtend</i>	<i>Werkdag middag</i>	<i>Werkdag avond</i>	<i>Koop avond</i>	<i>Zaterdag-middag</i>	<i>Zaterdag-avond</i>
<b>Wonen</b>	Woningen bewoners <sup>8</sup>	50%	50%	90%	80%	60%	80%
<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%

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

	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%
	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>	Cafetaria/snackbar	0%	50%	80%	80%	50%	100%
	Discotheek / feestruimte	0%	10%	50%	100%	50%	100%
	Café / bar	30%	40%	90%	85%	70%	100%
	Restaurant	30%	40%	90%	95%	70%	100%
	Logies / pension	100%	50%	70%	70%	50%	100%
	Hotel	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%

## Algemene toelichting

### Inleiding

Deze beleidsregeling is het instrument om het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen te bepalen bij ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning voor het bouwen, of het gebruiken van gronden of bouwwerken benodigd is. Met de invoering van de Wet ruimtelijke ordening in 2008 is beoogd de stedenbouwkundige voorschriften uit de Bouwverordening, inclusief de regeling voor het parkeren, werkingskracht te laten verliezen en deze op te nemen in het bestemmingsplan. Uiteindelijk is dit uitgesteld en door middel van de Reparatiewet BZK 2014 alsnog vormgegeven. Op 1 juli 2018 zijn de stedenbouwkundige voorschriften uit de Bouwverordening Rotterdam 2010 van de gemeente Rotterdam, waaronder de voorschriften over parkeernormen, komen te vervallen. Om aan het parkeerbeleid te kunnen toetsen is er in het bestemmingsplan een zogenaamde "dynamische verwijzing" opgenomen. Dat wil zeggen dat in het bestemmingsplan alleen wordt geregeld dat er voldoende parkeergelegenheid moet zijn voor fietsen en auto's, maar dat voor de verdere invulling wordt verwezen naar het in de gemeente Rotterdam geldende parkeerbeleid.

### Parkeernormen: scharnier tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling

Deze beleidsregeling heeft als doel om voldoende parkeergelegenheid te genereren voor auto's en fietsen bij ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning benodigd is. Om overlast in het openbaar gebied tegen te gaan, moet de parkeereis door de initiatiefnemer in beginsel op eigen terrein gerealiseerd worden. In de situaties waarin dit tot onoverkomelijke problemen leidt, kan beroep worden gedaan op de afwijk/vrijstellingsmogelijkheden. Deze mogelijkheden zijn geen recht van de initiatiefnemer, maar bij aanvraag van de initiatiefnemer kan de gemeente besluiten af te wijken/vrijstelling te verlenen.

Door te kiezen voor kortingen en vrijstellingen en niet voor verlaging van de parkeernormen zelf, wordt ontwikkelaars/initiatiefnemers 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/initiatiefnemers, 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 duurder appartementen en kantoren met veel mobiele werknemers. Feitelijk een bandbreedte die groter wordt naarmate de alternatieven voor de auto aantrekkelijker zijn geboden.

Het doel is tevens het realiseren van parkeercapaciteit voor auto en fiets die een optimale balans oplevert tussen de 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.

De beleidsregeling parkeernormen lijkt eenvoudig: het gaat om het vaststellen van het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen, 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. Samengevat gaat het om:

- *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.
- *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.
- *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-/Vierhavens, Wielewaal) 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 maaiveldniveau 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 parkeren op straat. De totale financiële lasten (investeringen en maandlasten) dienen evenwichtig verdeeld te worden over gemeente, ontwikkelaars, toekomstige eigenaren, huurders en bezoekers.

### **Werkwijze bepalen parkeereis**

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de volgorde van het bepalen van de parkeereis:

1. Aan de hand van de gebiedsindeling en de daar geldende parkeernormen de parkeereis per functie bepalen.
2. Is er sprake van een maximumnorm?
3. De parkeereis van alle functies niet afgerond bij elkaar optellen.
4. Is er sprake van een klein project?
5. Is er sprake van dubbelgebruik?

6. Is er sprake van saldering?
7. Is er sprake van een korting of bijzondere bepaling?
8. Is er sprake van een bijzonder gemeentelijk belang?

Bij het indienen van een aanvraag voor een omgevingsvergunning of bespreking van de parkeereis met de gemeente wordt een opgave gedaan van de berekening van de parkeereis zoals in de werkwijze aangegeven. De keuzes dienen gemotiveerd te worden. Bij het toetsen van de aanvraag om omgevingsvergunning wordt eveneens getoetst of voldaan wordt aan de eisen die gelden bij het bepalen van de parkeereis.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### **Artikel 1**

##### **Autoparkeerplaats**

Er is sprake van een autoparkeerplaats als bedoeld in de Beleidsregeling indien er voldoende ruimte is om een auto te parkeren (NEN 2443:2013).

#### **Artikel 2**

In deze regeling zijn er drie gebiedstypen: 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). Het gebied Centrum is binnen gebiedstype A aangeduid.

#### **Artikel 3, lid 3**

Bij aanvragen voor een omgevingsvergunning voor het tijdelijk bouwen of tijdelijke wijziging van het gebruik van gronden of bouwwerken wordt maatwerk geboden door het initiatief te beoordelen aan de hand van de tijdelijkheid en specifieke kenmerken van de locatie, de functie en de doelgroep. Aan de hand daarvan wordt de parkeerbehoefte/-eis bepaald.

#### **Artikel 3, lid 4**

Het afronden wordt aan de hand van twee voorbeelden toegelicht.

- Bij een parkeereis van bijv. 13,45 parkeerplaatsen, wordt dit afgerond naar 13,5 en daarna naar boven afgerond naar 14.
- Bij een parkeereis van bijv. 13,44 parkeerplaatsen, wordt dit afgerond naar 13,4 en daarna naar beneden afgerond naar 13.

#### **Artikel 3, lid 5**

Aan de hand van een voorbeeld wordt het afronden bij verschillende functies toegelicht.

Als voorbeeld een project met diverse functies en woningen, zonder toepassing van kortingen en gelegen in gebiedstype C:

5 x een oppervlakte woning 85 tot 120 m <sup>2</sup> (5 x 1,4)	= 7 plaatsen
1 x een oppervlakte woning 65 tot 85 m <sup>2</sup> (1 x 1)	= 1 plaats
154 m <sup>2</sup> oppervlakte winkel (1,54 x 2,5)	= 3,85 plaatsen
126 m <sup>2</sup> oppervlakte loods/opslag arbeidsextensief (1,26 x 0,6)	= 0,75 plaatsen
Totaal	12,60 plaatsen

Het totaal geeft afgerond 13 parkeerplaatsen.

#### **Artikel 3, lid 8**

Voor functies die niet voorkomen op de lijst wordt eerst aansluiting gezocht bij de functies die wel voorkomen in de lijst. Als het niet mogelijk is om aansluiting te zoeken, 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.

#### **Artikel 4, lid 1**

Voor kleine projecten wordt tot een bepaalde oppervlakte geen auto- en fietsparkeereis gesteld. Het aantal m<sup>2</sup> van het totale project is gekoppeld aan de aanvraag voor een omgevingsvergunning. Een klein project kan bestaan uit een woonfunctie, een niet-woonfunctie of een combinatie van een woonfunctie en een niet-woonfunctie. De eis voor een fietsenberging voor woningen is geregeld in het bouwbesluit.

Binnen de niet-woonfunctie gaat het om het totaal van functies tot 600 m<sup>2</sup>, waar tot 200 m<sup>2</sup> aan horeca daar onderdeel van uitmaakt. Het totaal aan niet-woonfuncties kan dus nooit meer zijn dan 599 m<sup>2</sup>.



#### Voorbeeld 1 gebiedstype A

Gebouw met een woonfunctie van 290 m<sup>2</sup> gbo en commerciële dienstverlening (winkels) van 550 m<sup>2</sup> bvo:

- Geen parkeereis auto voor de woonfunctie, want er is sprake van een woonfunctie kleiner dan 300 m<sup>2</sup> gbo; voor de parkeereis fiets gelden de eisen uit het Bouwbesluit.
- Geen parkeereis auto en parkeereis fiets voor de niet-woonfunctie, want er is sprake van een niet-woonfunctie kleiner dan 600 m<sup>2</sup> bvo.

#### Voorbeeld 2 gebiedstype A

Gebouw met een woonfunctie van 290 m<sup>2</sup> gbo en commerciële dienstverlening (winkels) van 550 m<sup>2</sup> bvo en horeca van 150 m<sup>2</sup>:

- Geen parkeereis auto voor de woonfunctie, want er is sprake van een woonfunctie kleiner dan 300 m<sup>2</sup> gbo; voor de parkeereis fiets gelden de eisen uit het Bouwbesluit.
- Wel parkeereis auto voor de niet-woonfunctie, want er is sprake van een niet-woonfunctie groter dan 600 m<sup>2</sup> bvo, nl. 800 m<sup>2</sup> (550 m<sup>2</sup> + 150 m<sup>2</sup>); wel parkeereis fiets, want er is sprake van een niet-woonfunctie groter dan 600 m<sup>2</sup> bvo, nl. 800 m<sup>2</sup>. De bijzondere korting uit artikel 14 kan worden toegepast wanneer het een ontwikkeling in het Centrum betreft.

#### Voorbeeld 3 gebiedstype A

Gebouw met een woonfunctie van 290 m<sup>2</sup> gbo en commerciële dienstverlening (winkels) van 650 m<sup>2</sup> bvo:

- Geen parkeereis auto voor de woonfunctie, want er is sprake van een woonfunctie kleiner dan 300 m<sup>2</sup> gbo; voor de parkeereis fiets gelden de eisen uit het Bouwbesluit.
- Wel parkeereis auto voor de niet-woonfunctie, want er is sprake van een niet-woonfunctie groter dan 600 m<sup>2</sup> bvo; wel parkeereis fiets, want er is sprake van een niet-woonfunctie groter dan 600 m<sup>2</sup> bvo. De bijzondere korting uit artikel 14 kan worden toegepast wanneer het een ontwikkeling in het Centrum betreft.

#### Voorbeeld 4 gebiedstype A

Gebouw met een woonfunctie van 290 m<sup>2</sup> gbo en horeca van 150 m<sup>2</sup> bvo:

- Geen parkeereis auto voor de woonfunctie, want er is sprake van een woonfunctie kleiner dan 300 m<sup>2</sup> gbo; voor de parkeereis fiets gelden de eisen uit het Bouwbesluit.
- Geen parkeereis auto en parkeereis fiets voor de niet-woonfunctie, want er is sprake van een niet-woonfunctie kleiner dan 600 m<sup>2</sup> bvo, nl. horeca kleiner dan 200 m<sup>2</sup> bvo.

#### Voorbeeld gebiedstype B

Gebouw met een woonfunctie van 290 m<sup>2</sup> gbo en commerciële dienstverlening (winkels) van 550 m<sup>2</sup> bvo:

- Geen parkeereis voor de woonfunctie, want er is sprake van een woonfunctie kleiner dan 300 m<sup>2</sup> gbo.
- Geen parkeereis voor de niet-woonfunctie, want er is sprake van een niet-woonfunctie kleiner dan 600 m<sup>2</sup> bvo.

#### Voorbeeld gebiedstype C

Gebouw met een woonfunctie van 350 m<sup>2</sup> gbo en commerciële dienstverlening (winkels) van 550 m<sup>2</sup> bvo:

- Wel een parkeereis voor de woonfunctie, want er is sprake van een woonfunctie groter dan 300 m<sup>2</sup> gbo.
- Geen parkeereis voor de niet-woonfunctie, want er is sprake van een niet-woonfunctie kleiner dan 600 m<sup>2</sup> bvo.

#### **Artikel 4, lid 2**

Een klein project kan bestaan uit een combinatie van woonfuncties en niet-woonfuncties. In dat geval mogen de oppervlakten die in het eerste lid zijn opgenomen bij elkaar worden opgeteld. Een klein project kan in dat geval niet meer zijn dan 299 m<sup>2</sup> gbo aan woonfuncties en 599 m<sup>2</sup> bvo aan niet-woonfuncties bij elkaar opgeteld.

#### **Artikel 5**

Met dubbelgebruik wordt bedoeld dat bij het ontwikkelen van meerdere functies, zoals wonen, bedrijfsfuncties winkelfuncties e.a. die op verschillende tijdstippen gebruik maken van parkeerplaatsen, een deel van de parkeerplaatsen dubbel gebruikt kan worden. De totale parkeereis voor het geheel wordt hierdoor lager dan de parkeereisen per functie afzonderlijk, omdat de daadwerkelijke vraag naar parkeerplaatsen per functie niet de hele dag hetzelfde is. Overdag is maar een deel van de bewoners thuis, zodat niet alle parkeerplaatsen 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 zij er niet.

De aanwezigheidspercentages<sup>7</sup> (zie tabel 4.4) worden gebruikt om de parkeerbehoefte op het maatgevende (drukste) moment te bepalen.

#### Voorbeeld

Gebouw in gebiedstype A, hoogstedelijk gebied met een woonfunctie en commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie (winkels), waarbij het maximaal aantal parkeerplaatsen wordt gerealiseerd:

- Woonfunctie: 100x een woning van 100 m<sup>2</sup> (norm 1,0): dus een eis van **100 parkeerplaatsen**.
- Winkelen: 10.000 m<sup>2</sup> met een maximumnorm van 1,2, dus maximaal **120 parkeerplaatsen**.

Tabel met aanwezigheidspercentages en verwerking parkeereis per functie:

Functie	W-ochtend	W-middag	W-avond	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Nacht
% wonen	50%	50%	90%	80%	60%	80%	100%
Wonen	50	50	90	80	60	80	100
% winkelen	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%
Winkelen	120	120	6	90	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>170</b>	<b>170</b>	<b>96</b>	<b>170</b>	<b>60</b>	<b>80</b>	<b>100</b>

De parkeereis is hier dus niet 220 parkeerplaatsen omdat de twee functies bij elkaar worden opgeteld, maar 170 parkeerplaatsen.

#### Voorbeeld

Gebouw in gebiedstype A, hoogstedelijk gebied met een woonfunctie en commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie (winkels) waarbij voor de niet-woonfunctie artikel 14 wordt toegepast:

- Woonfunctie: 100x een woning van 100 m<sup>2</sup> (norm 1,0): een eis van **100 parkeerplaatsen**.
- Winkelen: 10.000 m<sup>2</sup> met een norm van 1,2, een eis van **120 parkeerplaatsen die door het toepassen van artikel 14 is teruggebracht tot 0**.

Functie	W-ochtend	W-middag	W-avond	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Nacht
% wonen	50%	50%	90%	80%	60%	80%	100%
Wonen	50	50	90	80	60	80	100
% winkelen	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%
Winkelen	0	0	0		0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>90</b>	<b>80</b>	<b>60</b>	<b>80</b>	<b>100</b>

De parkeereis is hier dus 100 parkeerplaatsen.

#### Artikel 6

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. Daarbij zijn er twee situaties die van toepassing kunnen zijn, namelijk parkeerplaatsen op eigen terrein en parkeerplaatsen die in het openbaar gebied zijn gelegen.

##### *Parkeren op eigen terrein*

Als de parkeervraag die bij de nieuwe functie hoort, lager dan of gelijk is aan de parkeervraag van de oude functie, dan behoeven in dat geval geen extra parkeerplaatsen te worden gerealiseerd als deze op eigen terrein voorhanden zijn.

Als de norm voor de nieuwe functie hoger is, moet het verschil aan parkeerplaatsen tussen de nieuwe parkeereis en de bestaande, aan de oude functie toe te wijzen, parkeerplaatsen extra worden gerealiseerd. Hierbij wordt uitgegaan dat het huidige aantal parkeerplaatsen gehandhaafd blijft.

#### Voorbeeld

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

Een gebouw in gebiedstype B met een kantoorfunctie heeft een oppervlakte van 8.000 m<sup>2</sup> en een parkeergarage met 100 parkeerplaatsen. Wanneer het pand een woonfunctie krijgt kunnen de 100 parkeerplaatsen gesaldeerd worden.

#### *Parkeren op straat*

Als er sprake is van langdurige leegstand – uitgangspunt is minimaal vijf jaar - mag niet meer gesaldeerd worden. Bij salderen moet rekening gehouden worden met aanwezigheidspercentages omdat het maatgevende 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. Salderen bij functiewijziging moet altijd gemotiveerd worden maar wordt bij wijziging van bijvoorbeeld scholen en bedrijven naar woningen niet toegestaan. De parkeerdruk van woningen is 's avonds en 's nachts op zijn hoogst en op die momenten was er geen parkeerdruk van de school of het bedrijf. Er is dus sprake van een nieuwe parkeerbehoefte en er kan niet gesaldeerd worden. Voor andere gevallen wordt in de basis aansluiting gezocht bij tabel 4.5 "Aanwezigheidstabel voor dubbelgebruik"

In dit voorbeeld kan artikel 11 ook van toepassing zijn als er sprake is van betaald parkeergebied.

#### Voorbeeld

Een gebouw in gebiedstype B met een schoolfunctie (basisonderwijs) heeft 30 lokalen en deels een eigen parkeergelegenheid voor 10 parkeerplaatsen. De oude schoolfunctie heeft een parkeereis van 14 parkeerplaatsen. Het maatgevende moment voor deze 14 parkeerplaatsen is de werkdag in de ochtend en middag. Wanneer het pand een woonfunctie krijgt ligt het maatgevende moment voor de nieuwe parkeereis in de nacht. Er is dan sprake van een volledig nieuwe eis en de oude parkeereis van 14 parkeerplaatsen kan niet volledig gesaldeerd worden.

Er zal een oplossing gezocht moeten worden voor de resterende 4 parkeerplaatsen die niet op eigen terrein opgelost kunnen worden.

In dit voorbeeld kan artikel 11 ook van toepassing zijn als er sprake is van betaald parkeergebied.

#### **Artikel 7**

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> gbo 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 en er een omgevingsvergunning daarvoor nodig is, 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.

#### **Artikel 8**

Van een gebiedsontwikkeling kan sprake zijn indien het project de ontwikkeling van één of meerdere functie(s) betreft waarbij de samenhang tussen de verschillende functies in het gebied verbetert, en/of de kwaliteit van het gebied als geheel wordt versterkt. Dit met het oog op de (her)ontwikkeling van een gebied.

#### **Artikel 9**

Van kortparkeren met de fiets is sprake indien de fietsbezoekers naar verwachting korter dan 90 minuten hun fiets zullen stallen.

#### **Artikel 10**

Aan de hand van een overeenkomst of intentieverklaring moet worden aangetoond dat dat de alternatieve parkeervoorziening beschikbaar zal zijn. Hierover kunnen voorschriften worden opgenomen in een omgevingsvergunning. 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 de tabel zijn de maximale loopafstanden voor de verschillende doelgroepen opgenomen. Deze afstanden gelden voor de kortste looproute over de openbare weg vanaf het pand tot aan de parkeerplaats

of de ingang van de parkeervoorziening. De afstand wordt bepaald met behulp van het programma Google Maps.

Wanneer de parkeereis voor auto's of fietsen wordt opgelost in een bestaande parkeervoorziening is het aan de aanvrager en de eigenaar van de parkeervoorziening om de financiële bijdrage voor het gebruik van de parkeervoorziening te bepalen.

#### **Artikel 11**

In dit geval gaat het om panden in betaald parkeergebied die voorheen geen woonfunctie hadden en vaak ook jarenlang leeg staan.

Bij transformatie van deze panden is er vaak geen mogelijkheid om parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren en is salderen ook niet mogelijk. Om ervoor te zorgen dat leegstaande panden een nieuwe functie kunnen krijgen is de mogelijkheid geboden om de norm voor autoparkeren te kunnen verlagen naar 0 parkeerplaatsen wanneer het de transformatie betreft naar studentenhuisvesting. Studenten hebben er wetenschap van dat de woonruimte voor studenten is ontworpen en hier geen parkeergelegenheid wordt geboden. Daarnaast is het autobezit onder studenten dermate gering, of zal dit door de wetenschap dat er geen parkeerplaats wordt geboden gering tot afwezig zijn.

#### **Artikel 12**

Voorheen werd de Alexanderknoop gezien als een autocentrisch gebied waar de auto een belangrijke plek inneemt. Met de op stapel zijnde verdichting van de Alexanderpolder verandert deze wijk. Ook hier wordt ingezet op meer nabijheid en duurzaamheid. De mogelijkheid om de parkeereis te verlagen zoals dit ook in de rest van de stad kan past hierbij en het NS-station wordt opgenomen in de categorie bij de andere intercity stations.

Verduidelijkt is dat deze korting alleen toegepast kan worden met gebouwen met een bijbehorende of toegewezen parkeervoorziening. Toepassing van korting houdt immers in dat een project wordt uitgesloten van parkeervergunningen op straat. Er is dan ook geen combinatie mogelijk met parkeren op straat.

#### **Artikel 13**

Verduidelijkt is dat deze alleen toegepast kunnen worden met gebouwen met een bijbehorende of toegewezen parkeervoorziening. Toepassing van bijzondere kortingen houdt immers in dat een project wordt uitgesloten van parkeervergunningen op straat. Er is dan ook geen combinatie mogelijk met parkeren op straat.

#### **Artikel 14**

Vanwege het hoge aantal beschikbare openbare parkeergarages werd het niet nodig geacht om nog meer garages bij te bouwen. De Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018 gaf de mogelijkheid om het parkeren in een bestaande garage op te lossen, maar hiervoor zijn contracten nodig die garanties geven over het parkeren voor de komende 10 jaar. Voor vaste parkeerplaatsen (zoals voor personeel) zijn hier duidelijke afspraken over te maken, voor bezoekers is dit moeilijker. In gebiedstype A, hoogstedelijk gebied, gebied Centrum is er daarom voor gekozen om voor de functies Winkelen, Sport en Recreatie, Cultuur en Horeca als opgenomen in de normentabel auto niet-woonfuncties tabel als maximumnormen op te nemen. Het doel hiervan is erop gericht dat bezoekers van centrumvoorzieningen zoveel als mogelijk met het openbaar vervoer komen of in openbare parkeergarages parkeren en niet op straat. De maximumnormen zijn ook bedoeld om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnenstad te verbeteren.

Op de kaart is binnen gebiedstype A, hoogstedelijk gebied aangegeven waar de grenzen lopen van het gebied Centrum.

Het gemeentelijk beleid streeft er nl. naar om de gebruikers van niet-woonfuncties te laten kiezen voor een duurzame verplaatsing. In recente jaren is de parkeervergunningverlening voor werknemers in de binnenstad al aan banden gelegd. Voor bezoekers van de niet-woonfuncties die met de auto willen komen, biedt de binnenstad meer dan voldoende parkeercapaciteit. De combinatie van private garages en door de gemeente geëxploiteerde garages in het centrum hebben een capaciteit van rond de 7.500 parkeerplaatsen. Het doel van de gemeente is echter om de bezoekers aan de stad niet helemaal door te laten rijden tot aan het centrum maar deze al eerder te laten parkeren. Daarvoor beschikt de gemeente Rotterdam over meer dan 3.000 P+R parkeerplaatsen die binnen een kwartier bereikt kunnen worden en de auto tot 72 uur gratis geparkeerd kan worden.

#### Stadsgarages:

Schouwburgplein en Meent, O Park de Bijenkorf, Koopgoot en Weena en Interparking WTC Beursplein, Kruiskade, Lijnbaan, Central Plaza, Markthal en Wijnstraat. De Boompjes, Erasmusbrug, Kiphof, Museumplein, Oude Haven, Kruisplein.

#### P+R:

Slinge, Noorderhelling, Kralingse Zoom, Alexander, Meijersplein.

#### **Artikel 15**

Het gaat hierbij om situaties waarbij met gegronde redenen aangetoond is, dat het niet mogelijk is om (een deel van) de parkeereis op eigen terrein te voldoen. De gemeente vindt de ontwikkeling zodanig gewenst vanuit economisch oogpunt of uit het oogpunt van milieu, hinder of woonomgeving dat er geen of slechts een gedeeltelijke parkeereis wordt gesteld.

Tenzij expliciet in de omgevingsvergunning wordt aangegeven dat het parkeren op straat kan plaatsvinden, zijn deze situaties uitgesloten van het recht op parkeervergunningen. Dit wordt geregeld in het Uitvoeringsbesluit parkeren.

#### **Artikel 16**

De toenemende druk op de openbare ruimte 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 de gebouwde parkeercapaciteit niet toereikend blijkt worden geen parkeervergunningen afgegeven aan de bewoners.

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 informeert toekomstige eigenaren en gebruikers hierover tijdig en voldoende. Er is een aantal uitzonderingen waarvoor het recht op een parkeervergunning blijft bestaan. In die gevallen wordt in de omgevingsvergunning verwezen naar het parkeren op straat, en gaat het om de gevallen zoals salderen, gebiedsontwikkeling of een bijzonder gemeentelijk belang. Als uitzondering is het bijzonder gemeentelijk belang opgenomen als situatie die niet is uitgesloten van het recht op een parkeervergunning op straat als expliciet in de omgevingsvergunning wordt aangegeven dat het parkeren op straat kan plaatsvinden. Het vergunningenbeleid is geregeld in het Uitvoeringsbesluit parkeren.

#### **Artikel 17**

De eis voor een (fietsen-)berging is vastgelegd in het Bouwbesluit 2012. Deze eis voor woonfuncties is in 2012 opnieuw in het Bouwbesluit opgenomen, maar voor wooncomplexen 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 op straat belanden. Dit artikel biedt deze mogelijkheid wel en geeft in bijlage 2 de parkeernormen die in Rotterdam als gelijkwaardig worden gezien in combinatie met een (kleinere) berging per woning.

#### **Artikel 18**

Bij deze mogelijkheid moet er 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. De functie en de doelgroep spelen hierbij ook een rol.

#### **Artikel 20, lid 2**

In het tweede lid van dit artikel is een mogelijkheid opgenomen om de parkeernormen zoals vastgelegd in de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets Rotterdam 2018 van toepassing te verklaren in het geval van overeenkomsten die met de gemeente zijn gesloten waarin bepalingen rond auto- en fietsparkeren zijn overeengekomen. In dit geval kan gedacht worden aan een Nota van Uitgangspunten of stedenbouwkundige randvoorwaarden die zijn opgesteld. Een conceptaanvraag voor een omgevingsvergunning valt hier niet onder.

#### **Toelichting op bijlage 4**

##### **Tabel 4.3 Normentabel fiets niet-woonfuncties**

In de praktijk werden vóór de Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018 in werking trad bij de bouw van voorzieningen en kantoren geen eisen gesteld aan extra fietsvoorzieningen. Dit levert vooral in het gebiedstype A en B 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. Met de huidige normering wordt wel in deze vraag voorzien.