

Beleidsregel Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2025

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het raadsvoorstel van burgemeester en wethouders van 3 december 2024 (raadsvoorstel nr. 24bb008604/25bo008872); 25bb002445;

gelet op artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht;

overwegende dat:

- parkeernormen in het omgevingsplan moeten worden vastgelegd;
- het omgevingsplan niet zelf de parkeernormen hoeft te bevatten, maar op dit punt kan verwijzen naar gemeentelijk beleid dat parkeernormen bevat;

besluit:

vast te stellen de Beleidsregel Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2025.

Paragraaf 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- alternatieve parkeervoorziening: parkeerplaatsen op een ander privéterrein of in een andere garage, stalling, buurthub of wijkhub die op loopafstand als bedoeld in de tabel bij [artikel 15](#) van de ontwikkeling beschikbaar zijn;
- auto: personenauto, bedrijfsauto of bestelauto die past op een standaard autoparkeerplaats;
- autoparkeerplaats: daarvoor bedoelde minimale benodigde ruimte om een auto te parkeren;
- bvo oftewel bruto vloeroppervlak: de som van de vloeroppervlakte van alle bouwlagen, gemeten langs de buitenomtrek, volgens NEN 2580;
- CROW: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek;
- deelauto: auto die voor bepaalde duur en tegen betaling wordt aangeboden door een commerciële aanbieder in een servicegebied;
- deelautoparkeerplaats: autoparkeerplaats die alleen door een deelauto te gebruiken is;
- deelvervoer: bedrijfsmatig plaatsen van voertuigen voor gebruik door derden op de weg in een servicegebied;
- dubbelgebruik: gebruik van een autoparkeerplaats of fietsparkeerplaats voor verschillende functies, door verschillende doelgroepen of op verschillende momenten;
- eigen terrein: 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: ruimte die nodig is om een fiets te kunnen stallen in een categorie zoals bepaald in tabel 4;
- functie: onderverdeling in acht categorieën voor het bepalen van de parkeereis, te weten wonen, werken, winkelen, sport & recreatie, cultuur, horeca, onderwijs en zorg;
- gbo oftewel gebruiksoppervlak: de vloeroppervlakte van een ruimte of van een groep van ruimten, gemeten op vloerniveau, tussen de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen, volgens NEN 2580;
- gebiedsontwikkeling: project of ontwikkeling van één of meerdere functie(s) waarbij de samenhang tussen de verschillende functies in het gebied verbetert, of de kwaliteit van het gebied als geheel wordt versterkt;
- hub: verzamelplaats voor vervoer;
- loopafstand: kortste afstand tussen twee punten die te voet wordt afgelegd;
- MaaS oftewel Mobility as a service: een dienst waarmee reizigers reizen met meerdere vervoersmiddelen, eventueel van verschillende aanbieders, kunnen plannen, boeken en betalen;
- optopping: aanbrengen van één of meerdere nieuwe bouwlagen boven op een bestaand gebouw;
- parkeerbalans: verhouding tussen de parkeervraag zijnde het benodigd aantal parkeerplaatsen voor de aanwezige of te ontwikkelen functies en het parkeeraanbod, zijnde het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van die functies, op verschillende dagen en tijdstippen;
- parkeereis: aantal autoparkeerplaatsen of fietsparkeerplaatsen dat ten behoeve van een ontwikkeling gerealiseerd dient te worden;

- parkeernorm: aantal autoparkeerplaatsen of fietsparkeerplaatsen behorende bij een functie, uitgedrukt in een aantal autoparkeerplaatsen of fietsparkeerplaatsen per eenheid;
- parkeren op straat: parkeren op de openbare weg en op niet afgesloten openbare parkeerplaatsen;
- salderen: bepalen van de autoparkeereis of fietsparkeereis, door de parkeereis van de nieuwe functie te verminderen met die van het laatste legale gebruik;
- StartR-flexwoningen: tijdelijke woningen die makkelijk te verplaatsen zijn en onderdeel uitmaken van een StartR-project;
- studentenhuysvesting: gebouw of woning waar uitsluitend studenten in wonen;
- transformatie: ingrijpend vernieuwen van een bestaand gebouw, waarbij de functie gewijzigd wordt;
- woning: zelfstandige wooneenheid met een eigen adres;
- zorg- of aanleunwoning: 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 Reikwijdte

Deze beleidsregels zijn van toepassing bij de beoordeling van aanvragen voor een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit als bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, onderdeel a, van de Omgevingswet.

Artikel 3 Algemene eisen voor auto en fiets

1. Bij een omgevingsvergunning wordt een parkeereis gesteld in overeenstemming met de indeling in gebiedstypen en normen als bedoeld in [artikel 5](#) en [bijlage 2](#) van deze beleidsregel.
2. Bij aanvragen voor een omgevingsvergunning voor het tijdelijk bouwen of tijdelijk wijzigen 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 parkeereis bepaald.
3. De parkeereis wordt berekend in twee cijfers achter de komma en afgerond, bij 0,50 of meer naar boven en bij minder dan 0,50 naar beneden.
4. Bij verschillende functies wordt de parkeereis eerst berekend aan de hand van deze functies en pas na optelling afgerond.
5. De parkeereis wordt volledig op eigen terrein gerealiseerd.
6. In de omgevingsvergunning kunnen in het kader van stellen van parkeereisen aanvullende eisen worden gesteld ten aanzien van:
 - a. de inpassing in het gebouw of de omgeving: de aard, de plaats en de inrichting;
 - b. het 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. de flexibiliteit van parkeervoorzieningen: de mogelijkheid tot, al dan niet gedeeltelijke, aanpassing parkeervoorziening van gebruik auto naar fiets en vice versa;
 - e. het gebruik en beheer van collectieve garages: eisen aan besluitvorming, kettingbeding en informatieoverdracht tussen initiatiefnemer en toekomstige eigenaren en gebruikers.
7. Bij de vaststelling van de parkeereis voor een functie die niet is opgenomen in [tabel 7](#) of [tabel 8](#) uit [bijlage 2](#) wordt, voor zover mogelijk, aansluiting gezocht bij vergelijkbare functies die in de genoemde tabellen zijn opgenomen. Indien geen vergelijkbare functies zijn opgenomen, wordt aansluiting gezocht bij de meest recente CROW-kencijfers voor parkeren en verkeersgeneratie. Er kan ook gewerkt worden met een combinatie van meerdere functies als dat aan de orde is. Als zowel in [bijlage 2](#) als in de CROW-kencijfers geen vergelijkbare functie is opgenomen, dan wordt maatwerk toegepast.

Paragraaf 2 Vrijstellingen van de parkeereis

Artikel 4 Vrijstelling parkeereis: kleine projecten

1. Voor kleine projecten wordt geen parkeereis gesteld. Kleine projecten zijn ontwikkelingen die passen binnen de oppervlakten, genoemd in tabel 1.

Tabel 1. Voorwaarden en oppervlakten voor kleine projecten

Parkeereis	Woonfuncties	Niet-woonfuncties	
		Niet-woonfuncties (totaal)	Horeca (onderdeel van niet-woonfuncties (totaal))
Auto	Geen eis tot 300 m ² gbo	Geen eis tot 600 m ² bvo (inclusief horeca tot 200 m ² bvo)	Geen eis tot 200 m ² bvo

Fiets	Niet van toepassing (Be-sluit bouwwerken leefomgeving is bepalend, zie artikel 20)	Geen eis tot 600 m ² bvo (inclusief horeca tot 200 m ² bvo)	Geen eis tot 200 m ² bvo
--------------	---	---	-------------------------------------

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

Paragraaf 3 Gebiedsbepalingen

Artikel 5 Gebiedstypen

1. De volgende gebiedstypen worden onderscheiden:
 - a. hoogstedelijk gebied, dat wordt onderverdeeld in de volgende subgebieden:
 - 1°. centrum en
 - 2°. overig hoogstedelijk gebied;
 - b. stadswijken; en
 - c. overig gebied.
2. De grenzen van deze gebieden lopen zoals aangegeven op de kaart in [bijlage 1](#).
3. Wanneer het omgevingsplan een eigen parkeerregeling voor een bepaald gebied bevat, is de regeling uit het omgevingsplan voor dat gebied leidend.

Artikel 6 Centrum

Als een ontwikkeling wordt gerealiseerd in het subgebied centrum, bedoeld in [artikel 5](#), eerste lid, onderdeel a, subonderdeel 1, gelden de volgende bepalingen:

- a. de autoparkeereis voor niet-woonfuncties kan door kortingen worden verlaagd tot 0, met uitzondering van de functies werken, onderwijs en zorg;
- b. de autoparkeernormen voor niet-woonfuncties in [tabel 7](#) van [bijlage 2](#) zijn maximumnormen, met uitzondering van de functies werken, onderwijs en zorg.

Paragraaf 4 Correcties van de parkeereis

Artikel 7 Correctie parkeereis: dubbelgebruik

1. Als bij de aanvraag om een omgevingsvergunning wordt aangetoond dat de parkeervoorziening voor meerdere functies, als bedoeld in de tabellen in [bijlage 2](#), kan worden gebruikt, kan de parkeereis voor het aantal vereiste parkeerplaatsen voor auto- en fietsparkeren worden verlaagd.
2. Er wordt alleen rekening gehouden met dubbelgebruik als de parkeervoorziening toegankelijk is voor alle mogelijke gebruikers van de ontwikkeling waarvoor de parkeervoorziening wordt gerealiseerd.
3. Het dubbelgebruik wordt onderbouwd met een parkeerbalans, waarbij de aanwezigheidspercentages, bedoeld in [tabel 9](#) van [bijlage 2](#) worden aangehouden.
4. Artikel 7, eerste lid, is niet van toepassing op fietsparkeren bij woningen.

Artikel 8 Correctie parkeereis: salderen

1. De parkeereis kan worden verminderd met de parkeereis van het laatste legale gebruik, waarbij onderscheid wordt gemaakt in:
 - a. autoparkeren of fietsparkeren op eigen terrein waarbij geldt dat de nieuwe parkeereis wordt verminderd met het aantal beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein;
 - b. autoparkeren op straat waarbij geldt dat de nieuwe autoparkeereis wordt verminderd met de oude autoparkeereis onder de volgende voorschriften:
 - 1°. het maatgevend moment van de oude autoparkeereis wordt in acht genomen;
 - 2°. er mag gedurende vijf achtereenvolgende jaren geen sprake zijn geweest van leegstand.
2. Het salderen wordt gemotiveerd aan de hand van [tabel 9](#) van [bijlage 2](#).

Paragraaf 5 Kortingen op de autoparkeereis

Artikel 9 Korting autoparkeereis: transformatie naar studentenhuisvesting

De in tabel 5 van [bijlage 2](#) opgenomen autoparkeernormen kunnen worden verlaagd tot 0 autoparkeerplaatsen per woning, indien sprake is van een transformatie naar studentenhuisvesting. Hierbij gelden de volgende eisen:

- a. de studentenhuisvesting wordt gerealiseerd in huidig of voorgenomen betaald parkeergebied;
- b. er is geen mogelijkheid is om autoparkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren;

- c. er is geen mogelijkheid om de autoparkeereis te salderen als bedoeld in [artikel 8](#).

Artikel 10 Korting autoparkeereis: nabijheid openbaar vervoer

1. Als een ontwikkeling wordt gerealiseerd in de nabijheid van de in [tabel 2](#) genoemde OV-haltes kan de autoparkeereis worden verminderd met de in deze tabel genoemde percentages.

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 Nesseland)	-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%

Tabel 2 Kortingspercentages nabijheid openbaar vervoer

2. Als een ontwikkeling wordt gerealiseerd in de nabijheid van twee of meer van de in de tabel 2 opgenomen OV-haltes, wordt het hoogste kortingspercentage als uitgangspunt genomen bij de berekening van de korting op de autoparkeereis.
3. De vermindering van de autoparkeereis kan per aanvraag voor een omgevingsvergunning slechts voor één OV-halte worden toegepast.
4. Om aanspraak te maken op de korting voor nabijheid van openbaar vervoer moet het mobiliteitsplan de hemelsbrede afstand van de ontwikkeling tot de OV-halte bevatten. Een Google Maps-afbeelding waarop deze afstand in een rechte lijn is weergegeven voldoet.

Artikel 11 Korting autoparkeereis: extra fietsparkeerplaatsen

1. Bij een ontwikkeling in huidig of voorgenomen betaald parkeergebied kan de autoparkeereis, bij het aanbod van extra fietsparkeerplaatsen, met ten hoogste 10% worden verlaagd. Dit is in de verhouding twee fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats.
2. Voor het toepassen van deze verlaging gelden de volgende eisen:
- de extra fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd op eigen terrein;
 - de extra fietsparkeerplaatsen zijn bedoeld voor langparkeren met een parkeerduur langer dan 90 minuten;
 - de extra fietsparkeerplaatsen worden opgeteld bij de totale fietsparkeereis;
 - de extra fietsparkeerplaatsen voldoen aan de eisen van [artikel 22](#).

Artikel 12 Korting autoparkeereis: deelauto's en MaaS

1. Bij een woningontwikkeling in huidig of voorgenomen betaald parkeergebied kan de autoparkeereis verlaagd worden in de volgende gevallen:
- deelauto's op eigen terrein of een alternatieve parkeervoorziening voor een korting van maximaal 20%;
 - openbare deelauto's samen met MaaS voor een korting van maximaal 40%;
 - openbare deelauto's en andere vormen van deelvervoer in een hub samen met MaaS voor een korting van maximaal 40%.
2. Voor het toepassen van de korting in het eerste lid, onderdeel a, gelden de volgende eisen:
- de deelauto's zijn voor ten minste 10 jaar beschikbaar na ingebruikname van het pand;
 - de deelauto's worden commercieel aangeboden;
 - de deelauto's worden geparkeerd op geoormerkte deelautoparkeerplaatsen die zijn gelegen op het eigen terrein of een alternatieve parkeervoorziening;
 - de geoormerkte deelautoparkeerplaatsen bevinden zich op een maximale loopafstand als bedoeld in [tabel 3](#);

- e. de geoormerkte deelautoparkeerplaatsen worden opgeteld bij de totale autoparkeereis.
3. Voor het toepassen van de kortingen in het eerste lid, onderdelen b en c, gelden de volgende eisen:
 - a. MaaS en het aanvullend openbaar deelvervoer worden commercieel aangeboden;
 - b. het aanvullend openbaar deelvervoer wordt geparkeerd op geoormerkte deelparkeerplaatsen die zijn gelegen op het eigen terrein, een alternatieve parkeervoorziening of een hub;
 - c. deze geoormerkte deelparkeerplaatsen bevinden zich op een maximale loopafstand als bedoeld in [tabel 3](#);
 - d. het aanvullend openbaar deelvervoer bestaat uit minimaal twee verschillende typen vervoerswijzen en is beschikbaar via een MaaS-applicatie;
 - e. de geoormerkte deelautoparkeerplaatsen worden opgeteld bij de autoparkeereis of fietsparkeereis;
 - f. de MaaS-applicatie en het aanvullend openbaar deelvervoer zijn voor ten minste 10 jaar beschikbaar na ingebruikname van het pand.

Artikel 13 Toepassingen kortingen autoparkeereis

1. [Artikel 10](#), [artikel 11](#) en [artikel 12](#) zijn niet van toepassing op de gebieden Hoek van Holland, Pernis en Rozenburg als bedoeld in artikel 2, eerste lid van de Verordening op de wijkraden 2022 of de rechtsopvolger(s) daarvan.
2. De kortingen, bedoeld in [artikel 10](#), [artikel 11](#) en [artikel 12](#) kunnen bij elkaar worden opgeteld.
3. De kortingen, bedoeld in [artikel 12](#), kunnen alleen worden toegepast wanneer de ontwikkelaar een mobiliteitsplan aanlevert met onderbouwing. Dit plan bevat in ieder geval:
 - a. een implementatieparagraaf waarin wordt beschreven hoe en wanneer het mobiliteitsaanbod wordt uitgerold en op welke manier potentiële gebruikers worden gestimuleerd om dit aanbod te gebruiken;
 - b. een communicatieparagraaf waarin wordt beschreven wanneer en hoe met de beoogde gebruikers over het mobiliteitsaanbod wordt gecommuniceerd;
 - c. een continuatieparagraaf waarin wordt beschreven hoe het mobiliteitsaanbod op lange termijn wordt behouden.
4. De kortingen, bedoeld in [artikel 10](#), [artikel 11](#) en [artikel 12](#), zijn alleen van toepassing voor gebouwen met een bijbehorende, toegewezen of alternatieve autoparkeervoorziening.

Paragraaf 6 Afwijkingen van de parkeereis

Artikel 14 Afwijking autoparkeereis: gebiedsontwikkeling

Het bevoegd gezag kan in afwijking van [artikel 3](#), vijfde lid, besluiten dat autoparkeerplaatsen op straat worden aangelegd, indien sprake is van een gebiedsontwikkeling die dit rechtvaardigt. Het aantal autoparkeerplaatsen dat op straat wordt gerealiseerd, ten behoeve van de gebiedsontwikkeling, mag in mindering worden gebracht ten opzichte van de autoparkeereis op eigen terrein.

Artikel 15 Afwijking parkeereis: alternatieve parkeervoorziening

1. Een geheel of gedeeltelijke afwijking van de autoparkeereis of fietsparkeereis, bedoeld in [artikel 3](#), vijfde lid, is mogelijk, als voor een periode van ten minste 10 jaar na ingebruikname van het pand een alternatieve parkeervoorziening beschikbaar is op een ander privéterrein of in een andere garage, stalling, buurthub of wijkhub binnen een loopafstand als bedoeld in [tabel 3](#).

Tabel 3. Maximale loopafstanden voor parkeren op afstand

Gebiedstype	Autoparkeren Woonfunctie	Autoparkeren Niet-woonfunctie	Fietsparkeren
A. Hoogstedelijk gebied	600 meter	900 meter	150 meter
B. Stadswijken	400 meter	600 meter	100 meter
C. Overig gebied	100 meter	300 meter	50 meter

2. Aan de hand van een overeenkomst of intentieverklaring wordt aangetoond dat de alternatieve parkeervoorziening beschikbaar zal zijn. Hierover worden voorschriften opgenomen in een omgevingsvergunning.

Artikel 16 Afwijking parkeereis: bijzonder gemeentelijk belang

Het bevoegd gezag kan bij het verlenen van de omgevingsvergunning geheel of gedeeltelijk afwijken van de parkeereis, bedoeld in [artikel 3](#), eerste lid en [artikel 3](#), vijfde lid, als:

- a. het bij een ontwikkeling feitelijk onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de autoparkeereis of fietsparkeereis te voldoen of waar het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voldoen aan de autoparkeereis of fietsparkeereis, maar de ontwikkeling door de gemeente bijzonder gewenst is vanwege de locatie, de functie of de doelgroep;
- b. het verzoek wordt onderbouwd aan de hand van de specifieke kenmerken van de locatie, de functie of de doelgroep van het project.

Artikel 17 Afwijking autoparkeereis: flexwoningen of optoppingen

1. Indien de kortingen op de parkeereis, bedoeld in artikel 10, artikel 11 en artikel 12, ontoereikend zijn voor de ontwikkeling van flexwoningen of optoppingen, kan het bevoegd gezag bij het verlenen van de omgevingsvergunning geheel of gedeeltelijk afwijken van de parkeereis, bedoeld in [artikel 3](#), eerste lid en in [artikel 3](#), vijfde lid, als:
 - a. de woonontwikkeling bestaat uit StartR-flexwoningen waarbij autoparkeren op eigen terrein of in een alternatieve autoparkeervoorziening niet mogelijk is;
 - b. de woonontwikkeling bestaat uit een optopping, waarbij autoparkeren op eigen terrein of in een alternatieve autoparkeervoorziening niet mogelijk is.
2. De ontwikkelaar levert een onderbouwing aan waarom de parkeereis met toegepaste kortingen niet op eigen terrein of in een alternatieve parkeervoorziening opgelost kan worden. In deze onderbouwing maakt de ontwikkelaar ook de gevolgen voor de parkeerdruk op straat inzichtelijk.
3. Bewoners van StartR-flexwoningen en opgetopte woningen komen bij een afwijking van de parkeereis op grond van artikel 17 in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Het aantal uit te geven parkeervergunningen is gemaximeerd conform de parkeereis na aftrek van eventuele kortingen, verminderd met het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein gerealiseerd kan worden.

Paragraaf 7 Parkeervergunningen op straat

Artikel 18 Parkeervergunning op straat

1. Gebruikers van ontwikkelingen met een omgevingsvergunning hebben 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.
2. Als geen recht op een parkeervergunning op straat bestaat, heeft de ontwikkelaar een informatieplicht. De ontwikkelaar stuurt tijdig een informatiebrief richting de toekomstige eigenaren en gebruikers van de ontwikkeling waarin hiervan melding wordt gemaakt. Aanvullend wordt een kopie van deze brief verstuurd naar parkeereis@rotterdam.nl
3. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing als in de omgevingsvergunning het parkeren op straat wordt toegestaan door toepassing van de volgende artikelen:
 - a. [artikel 4](#);
 - b. [artikel 8](#), eerste lid, onderdeel b;
 - c. [artikel 14](#);
 - d. [artikel 16](#);
 - e. [artikel 17](#).
4. Als sprake is van een uitzondering als bedoeld in het derde lid, onderdeel d, dan wordt in de omgevingsvergunning gemotiveerd naar het parkeren op straat verwezen.

Paragraaf 8 Bijzondere bepalingen voor de fiets

Artikel 19 Kortparkeren fiets

Het bevoegd gezag kan besluiten dat de fietsparkeereis, genoemd in [tabel 8 van bijlage 2](#), wordt opgelost in de openbare ruimte als het kortparkeren met een maximale duur van 90 minuten betreft en er in de openbare ruimte voldoende fietsparkeerplaatsen beschikbaar zijn dan wel worden gerealiseerd.

Artikel 20 Fietsparkeereis woonfunctie

De fietsparkeereis voor woningen wordt opgelost in de bergingen zoals voorgeschreven in afdeling 4.5, § 4.5.5. Buitenberging van het Besluit bouwwerken leefomgeving. Met behoud van een berging per woning kunnen de benodigde fietsparkeerplaatsen in een gezamenlijke stalling uitgevoerd worden. De parkeernormen in [tabel 6 van bijlage 2](#) zijn in het geval van een gezamenlijke fietsenstalling van overeenkomstige toepassing.

Artikel 21 Categorieën fietsparkeerplaatsen

- De fietsparkeereis wordt onderverdeeld in 3 verschillende hoofdcategorieën en 2 subcategorieën fietsparkeerplaatsen, in overeenstemming met tabel 4.

Tabel 4. Categorieën fietsparkeerplaatsen

Categorieën fietsparkeerplaatsen		Maatvoering per categorie	Aandeel per categorie
Hoofdcategorieën In beginsel gelden deze fietsparkeerplaatsen.	Reguliere fietsparkeerplaatsen	Rekken Breedte: minimaal 400 mm breed Lengte: minimaal 2000 mm	60 % van de fietsparkeereis
	Beperkt afwijkende fietsparkeerplaatsen	Rekken en/of Vakken Breedte: minimaal 500 mm Lengte: minimaal 2000 mm	30 % van de fietsparkeereis
	Sterk afwijkende fietsparkeerplaatsen	Vakken Breedte: minimaal 1000 mm Lengte: minimaal 2000mm	10 % van de fietsparkeereis
Subcategorieën Via een uitzondering kunnen deze fietsparkeerplaatsen onderdeel uitmaken van de sterk afwijkende fietsparkeereis.	Bakfietsparkeerplaatsen	Vakken Breedte: minimaal 1000 mm Lengte: minimaal 2700 mm	Eventueel onderdeel van de sterk afwijkende fietsparkeereis
	Scooterparkeerplaatsen	Vakken Breedte: minimaal 750 mm Lengte: minimaal 2000 mm	Eventueel onderdeel van de sterk afwijkende fietsparkeereis

- De fietsparkeereis, inclusief de verschillende categorieën fietsparkeerplaatsen met bijbehorende maatvoering, wordt duidelijk in de tekeningen en ontwerpen van het bouwproject verwerkt.

Artikel 22 Ontwerpkwaliteit en ontwerpisen voor stallingen

- De fietsenstalling voor parkeren langer dan 90 minuten voldoet aan de volgende kwaliteitseisen:
 - routing: binnen en vanuit de fietsenstalling, naar de bijbehorende bestemming, is een logische, snelle en eenvoudige routing;
 - overdekking: de fietsenstalling is overdekt via de bovenkant;
 - weer- en windbestendigheid: de fietsenstalling is afgeschermd via de zijanten;
 - afsluitbaarheid: de stalling kan worden afgesloten en is makkelijk te openen, bijvoorbeeld automatisch met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer;
 - afscheiding gebruikers: er is een afscheiding tussen woonfuncties en niet-woonfuncties;
 - hoogte stalling: de minimale vrije hoogte voor een dubbellaagse stalling is 2900 mm, bij enkellaagse stallingen is de minimale vrije hoogte 2300 mm;
 - breedte gangpaden: de gangpaden in de stalling zijn in beginsel 3000 mm breed, bij stallingen met relatief weinig verkeer kan, in overleg en met toestemming van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam, worden afgeweken naar een gangpad van 2100 mm breed;
 - lengte gangpaden: de lengte van een gangpad is in beginsel maximaal 75 meter;
 - locatie voor sterk afwijkende fietsachtige voertuigen: sterk afwijkende fietsachtige voertuigen kunnen geen trap gebruiken, waardoor deze in beginsel worden geparkeerd op de begane grond;
 - sociale veiligheid: 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;
 - oplaadvoorzieningen: de stalling biedt in beginsel oplaadmogelijkheden voor 5% van de fietsachtige voertuigen;
 - hellingbanen, trappen en fietsgoten:

bij voorkeur wordt gebruik gemaakt van een hellingbaan, met een hellingspercentage van ten hoogste 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 en elektrisch aangedreven;

- m. dubbellaags parkeren:
dubbellaags parkeren is toegestaan, mits per woning altijd minimaal twee fietsparkeerplaatsen in een laag rek beschikbaar zijn.
- n. afscheiding tussen auto- en fietsverkeer:
vanwege de verkeersveiligheid is de combinatie van autoparkeren en fietsparkeren in dezelfde ruimte in beginsel niet toegestaan;
- o. locatie fietsenstalling:
de fietsenstalling ligt aan de openbare weg, met voorkeur aan een fietspad en in beginsel naast een centrale hal;
- p. zichtbaarheid stalling:
vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming;
- q. wegbewijzing:
de route van en naar de stalling en stallingplaats wordt duidelijk gemaakt door middel van bebording, stickers of wegmarkeringen;
- r. FietsParKeur:
stallingssystemen voor fietsen voldoen aan de normen van FietsParKeur, versie 2.5, juli 2021.

Paragraaf 9 Slot

Artikel 23 Overgangs- en slotbepalingen

1. Een aanvraag voor een omgevingsvergunning die is ingediend vóór de inwerkingtreding van deze beleidsregel, wordt afgedaan op grond van de Beleidsregel Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022, tenzij de aanvrager aangeeft dat deze nieuwe Beleidsregel Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2025 tot een gunstigere regeling leidt.
2. Als een aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend na de inwerkingtreding van deze beleidsregel, maar de aanvrager kan aantonen dat een overeenkomst met de gemeente is gesloten over parkeren vóór de vaststelling van deze beleidsregel, zijn op die aanvraag de parkeernormen zoals vastgelegd in de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022 van toepassing. Geeft de aanvrager aan dat deze Beleidsregel Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2025 gunstiger uitvalt, dan geldt deze beleidsregel.
3. De Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022 wordt ingetrokken.
4. Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het gemeenteblad waarin zij wordt geplaatst.

Artikel 24 Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel Parkeernormen voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2025.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 10 april 2025.

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

*De voorzitter,
C.J. Schouten*

Dit gemeenteblad ligt ook ter inzage bij het Concern Informatiecentrum Rotterdam (CIC): 010-267 2514 of bir@rotterdam.nl

Bijlage 1 Kaart gebiedstypen als bedoeld in artikel 5, tweede lid van de Beleidsregel Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2025



Gebiedstypen als bedoeld in artikel 5, tweede lid van de Beleidsregel Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2025

Bijlage 2 Parkeernormen en aanwezigheidspercentages als bedoeld in artikel 3, eerste en zevende lid, artikel 6, artikel 7, eerste en derde lid, artikel 8, tweede lid, artikel 9, artikel 19 en artikel 20 van de Beleidsregel Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2025

Tabel 5 Normentabel auto woonfuncties

Woonfunctie (m ² gbo)	Aantal autoparkeerplaatsen per woning		
	Gebiedstype A C	Gebiedstype B	Gebiedstype C
< 40 m ²	0,10	0,10	0,10
40 tot 65 m ²	0,40	0,50	0,60
65 tot 85 m ²	0,60	0,80	1,00
85 tot 120 m ²	1,00	1,00	1,40
≥ 120 m ²	1,20	1,20	1,80
Zorg- of aanleunwoning ≤ 100 m ²	0,60	0,60	0,60
Sociale huurwoning	0,60	0,60	0,60

Aan de parkeereis voor fietsen kan worden voldaan door deze in een gezamenlijke stalling uit te voeren. Voor woningen met een stalling gelden de fietsparkeernormen in tabel 6.

Tabel 6 Normentabel fiets woonfuncties

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

Tabel 7 Normentabel auto niet-woonfuncties

Functie	Subfunctie	Opmerking	Aantal autoparkeerplaatsen per 100 m ² bvo, tenzij anders bepaald in de opmerking		
			Gebiedstype A	Gebiedstype B	Gebiedstype C
Werken	Kantoor		0,76	1,00	1,20
	Bedrijfsverzamelgebouw/ Atelier		0,72	0,80	0,80
	Arbeidsintensief/ bezoekers-extensief bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats, etc.)		0,67	1,20	2,00
	Arbeidsextensief/ bezoekers-extensief bedrijf (loods, opslag, transportbedrijf etc.)		0,19	0,30	0,60
Winkelen	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 ² 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
Sport en recreatie	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
	Volkstuin	Per volkstuin	0,05	0,50	0,50
Cultuur	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 bezoekersplaats	0,01	0,10	0,15
Horeca	Cafetaria/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
Onderwijs	Crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf		0,80	0,90	1,00
	Basisonderwijs	Per lokaal (excl. Kiss & Ride-strook)	0,40	0,45	0,50
	Voorbereidend dagonderwijs (vmbo, havo, vwo)	Per lokaal	0,40	0,45	0,50
	Beroepsonderwijs en WO	Per lokaal	0,50	2,00	3,00
Zorg	Ziekenhuis	Per bed	1,10	1,30	1,50
	Verpleeghuis, hersteltehuis, hospice	Per wooneenheid	0,40	0,45	0,50
	1e lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)	Per behandelkamer	0,53	1,70	2,00

Tabel 8 Normentabel fiets niet-woonfuncties

Functie	Subfunctie	Opmerking	Aantal fietsparkeerplaatsen per 100 m ² bvo, tenzij anders bepaald in de opmerking	
				Aandeel kort stallen (bezoek)
Werken	Kantoor		2	5%
	Bedrijfsverzamelgebouw/ Atelier	Minimaal 10	2	5%
	Arbeidsintensief/ bezoekersextensief bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats, etc.)		1	5%
	Arbeidsextensief/ bezoekersextensief bedrijf (loods, opslag, transport-bedrijf etc.)		0,25	5%
Winkelen	Commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie	Minimaal 10	5	20%

	Detailhandel inclusief kringloopwinkel en apotheek		2,7	85%
	Supermarkt	Minimaal 10	2,9	85%
	Mandjessupermarkt	Minimaal 10	2,9	85%
	Grootschalige detailhandel		0,4	85%
	Bouwmarkt, tuincentrum, kringloopwinkel		0,4	85%
	Showroom, meubelzaak		0,4	85%
Sport en recreatie	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	-
	Volkstuin	Per volkstuin	maatwerk	-
Cultuur	Museum		0,9	95%
	Bibliotheek		3	95%
	Bioscoop, theater, schouwburg	Per zitplaats	7,8	95%
	Sociaal cultureel centrum, wijkgebouw		3 (of maatwerk)	95%
	Religiegebouw	Per bezoekersplaats	maatwerk	90%
Horeca	Cafetaria/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%
Onderwijs	Crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	Minimaal 3 bakfietsplaatsen	1,9	0%
	Basisonderwijs	Per lokaal	10	0%
	Vorbereidend dagonderwijs (vmbo, havo, vwo)	Per lokaal	15	11%
	Beroepsonderwijs en WO	Per lokaal	13	0%
Zorg	Ziekenhuis	Per bed;	0,9	30%
	Verpleeghuis, hersteltehuis, hospice	Per (woon-) eenheid;	0,2	55%
	1e lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)	Per behandelkamer	1	55%

Tabel 9 Aanwezigheidstabel

Functie		Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Nacht
Wonen	Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	60%	80%	100%
Werken	Kantoor	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%
	Bedrijfsverzamelgebouw/ Atelier	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%
	Arbeidsintensief/ bezoekersextensief bedrijf	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%

	Arbeidsextensief/ bezoekersextensief bedrijf	100%	100%	5%	5%	10%	0%	0%
Winkelen	Commerciële dienst- verlening (en met baliefunctie)	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%
	Detailhandel inclu- sief kringloopwinkel en apotheek	30%	60%	10%	75%	100%	0%	0%
	Supermarkt	30%	60%	40%	80%	100%	40%	0%
	Mandjessupermarkt	30%	60%	40%	80%	100%	40%	0%
	Grootschalige detail- handel	30%	60%	70%	80%	100%	40%	0%
	Bouwmarkt, tuincen- trum	30%	60%	70%	80%	100%	40%	0%
	Showroom, meubel- zaak	30%	60%	70%	80%	100%	40%	0%
Sport en recreatie	Gymzaal, sporthal binnen (incl. squash, tennis)	50%	50%	100%	100%	100%	100%	0%
	Sportveld buiten (in- cl. tennisbaan)	25%	25%	50%	50%	100%	25%	0%
	Dansstudio, sport- school	50%	50%	100%	100%	100%	100%	0%
	Jachthaven	25%	25%	50%	50%	100%	25%	0%
	Volkstuin	25%	25%	50%	50%	100%	25%	0%
Cultuur	Museum	20%	45%	0%	0%	100%	0%	0%
	Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	75%	0%	0%
	Bioscoop, theater, schouwburg	5%	25%	90%	90%	40%	100%	0%
	Sociaal/ cultureel centrum, wijkge- bouw	10%	40%	100%	100%	60%	90%	0%
	Religiegebouw (af- hankelijk van activi- teiten)	10%	10%	30%	30%	100%	10%	0%
Horeca	Cafeteria/snackbar	0%	50%	80%	80%	50%	100%	0%
	Discotheek/ feest- ruimte	0%	10%	50%	100%	50%	100%	0%
	Café/ bar	30%	40%	90%	85%	70%	100%	0%
	Restaurant	30%	40%	90%	95%	70%	100%	0%
	Logies/ pension	100%	50%	70%	70%	50%	100%	0%
	Hotel	100%	50%	70%	70%	50%	100%	0%
	Discotheek/ feest- ruimte	0%	10%	50%	100%	50%	100%	0%
Onder- wijs	Crèche/ peuterspeel- zaal/ kinderdagver- blijf	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
	Basisonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
	Voorbereidend dag- onderwijs (afhanke- lijk van mate van avondonderwijs) (vmbo, havo, vwo)	100%	100%	30%	30%	0%	0%	0%
	Beroepsonderwijs en WO (afhankelijk van	100%	100%	30%	30%	0%	0%	0%

	mate van avondon- derwijs)							
Zorg	Ziekenhuis	60%	100%	60%	60%	60%	60%	0%
	Verpleeghuis, herstel- tehuis, hospice	50%	50%	100%	100%	60%	80%	0%
	1e lijns gezondheids- centra (huisarts, tandarts, therapeut)	100%	75%	10%	10%	10%	10%	0%

Algemene toelichting

Inleiding

Deze beleidsregel is het instrument om het aantal autoparkeerplaatsen en fietsparkeerplaatsen te bepalen bij ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning voor het bouwen, of het gebruiken van gronden of bouwwerken nodig is.

Voorheen was de toetsing van de parkeernormen geregeld in de Bouwverordening. Een bouwvergunning werd getoetst aan de parkeernormen. Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden en de bouwverordening komen te vervallen. Om het parkeerbeleid te kunnen toetsen, is in het omgevingsplan een zogenaamde "dynamische verwijzing" opgenomen. Dat wil zeggen dat in het omgevingsplan alleen wordt geregeld dat er voldoende parkeergelegenheid moet zijn voor auto's en fietsen, maar dat voor de verdere invulling wordt verwezen naar het geldende parkeerbeleid in de gemeente Rotterdam. In artikel 4.6 van de Invoeringswet Omgevingswet worden bestemmingsplannen aangemerkt als omgevingsplannen.

Doelstelling van de Beleidsregel Parkeernormen

Deze beleidsregel heeft als doel om voldoende parkeergelegenheid te genereren voor auto's en fietsen bij ontwikkelingen. Deze parkeerplaatsen hebben een vaste maat en schaal en dragen bij aan het aantrekkelijker maken van wonen en leven in de stad. Toch zorgt de regeling in de praktijk voor veel discussie. Dat komt omdat rijdende en stilstaande voertuigen in de stad aan veel verschillende beleidsdoelen raken die soms met elkaar conflicteren. 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, 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 een op enige afstand gelegen P+R locatie. Daarnaast kent Rotterdam ook goede alternatieven door middel van openbaar vervoer, zoals de metro, de tram en de bus. Het deelvervoer neemt ook een steeds meer prominente rol in bij het mobiliteitsaanbod van de stad.

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, 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. 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 parkeren op straat. De totale financiële lasten (investeringen en maandelasten) dienen evenwichtig verdeeld te worden over gemeente, ontwikkelaars, toekomstige eigenaren, huurders en bezoekers.

Toepassing Beleidsregel Parkeernormen

Parkeren op eigen terrein

De parkeereis bepaalt hoeveel parkeerplaatsen er minimaal moeten worden gerealiseerd. Om parkeeroverlast in de openbare ruimte tegen te gaan, moet de autoparkeereis en fietsparkeereis (het vereiste aantal parkeerplaatsen) in beginsel op eigen terrein worden gerealiseerd. Omdat de parkeereis een minimumeis is, blijft het mogelijk om te bouwen voor doelgroepen met een hoger autogebruik en -bezit. Bijvoorbeeld bij duurdere appartementen en kantoren met veel mobiele werknemers.

Kortingen op de autoparkeereis

Er zijn kortingen op de autoparkeereis mogelijk bij een alternatief mobiliteitsaanbod. Door te kiezen voor kortingen in plaats van een verlaging van de parkeernormen, wordt er ruimte geboden aan aanvragers om minder parkeerruimte te bouwen als zij een markt zien voor alternatieven en tegelijkertijd de kosten beheersbaar kunnen houden.

Afwijkingen op de autoparkeereis en fietsparkeereis

In situaties waarin dit tot onoverkomelijke problemen leidt, kan beroep worden gedaan op afwijkingen op de parkeereis. Deze afwijkingsmogelijkheden zijn geen recht van de aanvrager. Als de aanvrager een beroep doet op een afwijking kan de gemeente besluiten om deze bevoegdheid toe te passen.

Checklist aan te leveren bouwplannen

Voor het toetsen van de aanvraag voor een omgevingsvergunning zijn 3 zaken benodigd:

- a. Programma
 - Programma huidige situatie (inclusief oppervlakten + functies)
 - Programma toekomstige situatie (inclusief oppervlakten + functies)
- b. Parkeerberekening
 - Autoparkeerberekening
 - Fietsparkeerberekening
- c. Parkeeroplossing
 - Autoparkeeroplossing
 - Fietsparkeeroplossing (inclusief buitenmodelfietsen en onderbouwing kwaliteitseisen)

Parkeerberekening

Bij het indienen van een aanvraag voor een omgevingsvergunning of bespreking van de parkeereis, wordt een opgave gedaan van de parkeerberekening. Deze berekening dient tot stand te komen volgens het stappenplan parkeerberekening. De keuzes uit elke stap dienen gemotiveerd te worden. Voor deze berekening kan de parkeereis rekentool worden gebruikt. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de resultaten van de parkeereis rekentool.

Stappenplan parkeerberekening

Om de autoparkeereis en fietsparkeereis te bepalen, moet een aanvrager de volgende stappen doorlopen:

Stap 1. Bepaal of er sprake is van een klein project

- Voor kleine projecten wordt geen parkeereis gesteld. Kleine projecten zijn ontwikkelingen die voldoen aan de voorwaarden van artikel 4 en tabel 1.
- Als de ontwikkeling een parkeereis heeft, ga verder naar stap 2.

Stap 2. Bepaal het gebiedstype

- Bepaal het gebiedstype op basis van de beoogde ontwikkellocatie. Dit gebeurt aan de hand van artikel 5 en de kaart van bijlage 1. Er wordt hierbij onderscheidt gemaakt tussen de volgende 3 gebiedstypen:
 - A. Hoogstedelijk gebied;
 - Centrum, gelegen binnen de witte stippellijn
 - Overig hoogstedelijk gebied
 - B. Stadswijken; en
 - C. Overig gebied.
- Als de ontwikkellocatie ligt in het Centrum, ga verder naar stap 3. Zo niet, ga verder naar stap 4.

Stap 3. Centrum: korting op de autoparkeereis en maximum autoparkeernormen voor niet-woningfuncties

- In overeenstemming met [artikel 6](#) zijn de volgende 2 bepalingen van kracht binnen het Centrum:
 - o Korting op de autoparkeereis: Binnen het Centrum is er een kortingsmogelijkheid op de autoparkeereis voor niet-woonfuncties met uitzondering van de functies: Werken, Onderwijs en Zorg. Door toepassing van deze korting mag de autoparkeereis voor niet-woonfuncties naar 0 worden verlaagd.
 - o Pas deze korting eventueel toe op de autoparkeerberekening.
- o Maximumnormen autoparkeernormen: Binnen het centrumgebied zijn er maximum autoparkeernormen voor niet-woonfuncties met uitzondering van de functies: Werken, Onderwijs en Zorg. Dit betekent dat er niet meer autoparkeerplaatsen mogen worden gerealiseerd dan is bepaald door de autoparkeereis.
- o Pas deze maximumnormen toe op de autoparkeerberekening.

Stap 4. Bepaal de bruto autoparkeereis en de bruto fietsparkeereis

- Door toepassing van het [gebiedstype](#) en de daar geldende [parkeernormen](#), wordt de autoparkeereis en fietsparkeereis per functie bepaald.
- Tel de autoparkeereis en fietsparkeereis van alle functies niet afgerond bij elkaar op.

Stap 5. Bepaal of er sprake is van dubbelgebruik

- Als de parkeervoorziening voor meerdere functies, kan worden gebruikt, kan de autoparkeereis en/of fietsparkeereis worden verlaagd. De voorwaarden van dubbelgebruik staan genoemd in [artikel 7](#) en wordt berekend met [tabel 9](#). Vanuit deze berekening komt de gecorrigeerde parkeereis, die is gebaseerd op het maatgevend moment, naar voren.

Stap 6. Bepaal of er sprake is van saldering

De parkeereis kan verminderd worden met de parkeereis van het laatste legale gebruik. De voorwaarden van salderen staan genoemd in [artikel 8](#), waarbij onderscheid wordt gemaakt in:

- a. autoparkeren en/of fietsparkeren op eigen terreinb. autoparkeren op straat

Stap 7. Bepaal of er sprake van een of meerdere kortingen van de autoparkeereis.

Bij toepassing van kortingen kan de autoparkeereis worden verlaagd. Het gaat hierbij om de volgende kortingen:

- Transformatie naar studentenhuysvesting ([artikel 9](#))
- Nabijheid openbaar vervoer ([artikel 10](#))
- Extra fietsparkeerplaatsen ([artikel 11](#))
- Deelauto's en MaaS ([artikel 12](#))
 - o Pas deze kortingen eventueel toe op de autoparkeerberekening.

Stap 8. Bepaal de netto parkeereis

- Na stap 1 tot en met 7 in de juiste volgorde is doorlopen kan de netto parkeereis worden bepaald. In deze laatste stap wordt de autoparkeereis en fietsparkeereis afgerond naar een heel getal.
- Werkwijze afronding:
 - o 0,00 tot en met 0,49 wordt naar beneden afgerond.
 - o 0,50 tot en met 0,99 wordt naar boven afgerond.
- Na bepaling van de netto fietsparkeereis, worden de fietsparkeerplaatsen onderverdeeld in verschillende categorieën fietsmodellen. Dit gebeurt in overeenstemming met [artikel 21](#) en [tabel 4](#).

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 3 Algemene eisen voor auto en fiets

In het derde lid van [artikel 3](#), wordt het afronden van de parkeereis geregeld. Het afronden van de parkeereis wordt aan de hand van de volgende twee voorbeelden toegelicht.

- Voorbeeld 1: Een parkeereis van 13,49 parkeerplaatsen wordt afgerond naar 13.
- Voorbeeld 2: Een parkeereis van 13,50 parkeerplaatsen wordt afgerond naar 14.

Het vierde lid van artikel 3 ziet op de parkeereis bij verschillende functies. 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 m² (5 x 1,4) = 7 plaatsen

1 x een oppervlakte woning 65 tot 85 m² (1 x 1) = 1 plaats

154 m² oppervlakte winkel (1,54 x 2,5) = 3,85 plaatsen

126 m² oppervlakte loods/opslag arbeidsextensief (1,26 x 0,6) = 0,75 plaatsen

----- +
Totaal 12,60 plaatsen

Het totaal is afgerond een parkeereis van 13 parkeerplaatsen.

Artikel 4 Vrijstellingen parkeereis: kleine projecten

Voor kleine projecten wordt tot een bepaalde oppervlakte geen autoparkeereis- en/of fietsparkeereis gesteld. Het aantal m² 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 berging voor woningen is geregeld in Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).

Binnen de niet-woonfunctie gaat het om het totaal van functies tot 600 m², waar tot 200 m² aan horeca onderdeel van uitmaakt. Het totaal aan niet-woonfuncties kan dus nooit meer zijn dan 599 m².

Voorbeeld 1 gebiedstype A (kleine projecten)

Gebouw met een woonfunctie van 290 m² gbo en commerciële dienstverlening (winkels) van 550 m² bvo:

- Geen parkeereis auto voor de woonfunctie, want er is sprake van een woonfunctie kleiner dan 300 m² gbo; voor de parkeereis fiets gelden de eisen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).
- Geen parkeereis auto en parkeereis fiets voor de niet-woonfunctie, want sprake van een niet-woonfunctie kleiner dan 600 m² bvo.

Voorbeeld 2 gebiedstype A (kleine projecten)

Gebouw met een woonfunctie van 290 m² gbo en commerciële dienstverlening (winkels) van 550 m² bvo en horeca van 150 m²:

- Geen autoparkeereis voor de woonfunctie, want er is sprake van een woonfunctie kleiner dan 300 m² gbo; voor de parkeereis fiets gelden de eisen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).
- Een autoparkeereis voor de niet-woonfunctie, want er is sprake van een niet-woonfunctie groter dan 600 m² bvo, nl. 700 m² (550 m² + 150 m²); wel parkeereis fiets, want sprake van een niet-woonfunctie groter dan 600 m² bvo, nl. 700 m². De korting van [artikel 6](#) kan worden toegepast wanneer het een ontwikkeling in het Centrum betreft.

Voorbeeld 3 gebiedstype A (kleine projecten)

Gebouw met een woonfunctie van 290 m² gbo en commerciële dienstverlening (winkels) van 650 m² bvo:

- Geen parkeereis auto voor de woonfunctie, want er is sprake van een woonfunctie kleiner dan 300 m² gbo; voor de parkeereis fiets gelden de eisen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).
- Een autoparkeereis voor de niet-woonfunctie, want er is sprake van een niet-woonfunctie groter dan 600 m² bvo; wel parkeereis fiets, want sprake van een niet-woonfunctie groter dan 600 m² bvo. De korting van [artikel 6](#) kan worden toegepast wanneer het een ontwikkeling in het Centrum betreft.

Voorbeeld 4 gebiedstype A (kleine projecten)

Gebouw met een woonfunctie van 290 m² gbo en horeca van 150 m² bvo:

- Geen autoparkeereis voor de woonfunctie, want er is sprake van een woonfunctie kleiner dan 300 m² gbo; voor de parkeereis fiets gelden de eisen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).
- Geen autoparkeereis en fietsparkeereis voor de niet-woonfunctie, want sprake van een niet-woonfunctie kleiner dan 600 m² bvo, nl. horeca kleiner dan 200 m² bvo.

Voorbeeld 5 gebiedstype B (kleine projecten)

Gebouw met een woonfunctie van 290 m² gbo en commerciële dienstverlening (winkels) van 550 m² bvo:

- Geen parkeereis voor de woonfunctie, want er is sprake van een woonfunctie kleiner dan 300 m² gbo
- Geen parkeereis voor de niet-woonfunctie, want er is sprake van een niet-woonfunctie kleiner dan 600 m² bvo

Voorbeeld 6 gebiedstype C (kleine projecten)

Gebouw met een woonfunctie van 350 m² gbo en commerciële dienstverlening (winkels) van 550 m² bvo:

- Een parkeereis voor de woonfunctie, want er is sprake van een woonfunctie groter dan 300 m² gbo
- Geen parkeereis voor de niet-woonfunctie, want er is sprake van een niet-woonfunctie kleiner dan 600 m² bvo

Uit het tweede lid volgt dat een klein project kan bestaan uit een combinatie van woonfuncties en niet-woonfuncties. In dat geval mogen de oppervlakten die in artikel 4, eerste lid zijn opgenomen bij elkaar worden opgeteld. Een klein project kan in dat geval niet meer zijn dan 299 m² gbo aan woonfuncties en 599 m² bvo aan niet-woonfuncties bij elkaar opgeteld.

Artikel 6 Centrum

In het Centrum is gekozen om voor de functies Winkelen, Sport en recreatie, Cultuur en Horeca, de normen zoals opgenomen in de tabel 7, als maximumnormen te hanteren. 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.

Het gemeentelijk beleid streeft ernaar 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 waar de auto tot 72 uur gratis geparkeerd kan worden.

Stadsgarages:

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

P+R:

Slinge, Noorderhelling, Kralingse Zoom, Alexander, Meijersplein.

Artikel 7 Correctie parkeereis: dubbelgebruik

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 gebruikt kan worden door verschillende doelgroepen op verschillende tijdstippen. 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 van tabel 9 worden gebruikt om de parkeerbehoefte op het maatgevende (drukste) moment te bepalen.

Voorbeeld 1 (dubbelgebruik)

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 m² (norm 1,0): dus een eis van 100 parkeerplaatsen.
- Winkelen: 10.000 m² met een maximumnorm van 1,2, dus maximaal 120 parkeerplaatsen.

Tabel met aanwezigheidspercentages en verwerking parkeereis per functie:

Functie	W-ochtend	W-mid-dag	W-avond	Koop-avond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	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
Totaal	170	170	96	170	60	80	100

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

Voorbeeld 2 (dubbelgebruik)

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 m² (norm 1,0): een eis van 100 parkeerplaatsen.
- Winkelen: 10.000 m² 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-mid-dag	W-avond	Koop-avond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	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	0
Totaal	50	50	90	80	60	80	100

De parkeereis is hier dus 100 parkeerplaatsen.

Artikel 8 Correctie parkeereis: salderen

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.

Situatie 1. 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 hoeven 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 salderen (parkeren op eigen terrein)

Een gebouw in gebiedstype B met een kantoorfunctie heeft een oppervlakte van 8.000 m² en een parkeergarage met 100 parkeerplaatsen. Wanneer het pand een woonfunctie krijgt kunnen de 100 parkeerplaatsen gesaldeerd worden.

Situatie 2. Autoparkeren op straat

Als sprake is van langdurige leegstand - minimaal 5 jaar - mag niet meer gesaldeerd worden. Bij salderen moet rekening gehouden worden met aanwezigheidspercentages omdat het maatgevend moment van de nieuwe functie op een (heel) ander tijdstip kan liggen. Als dat zo is, dan is er een nieuwe parkeerbehoefte die niet gesaldeerd kan worden. Salderen bij functiewijziging moet altijd gemotiveerd worden. Bij wijziging van scholen en bedrijven naar woningen is salderen niet mogelijk. De parkeerdruk van woningen is namelijk 's avonds en 's nachts op zijn hoogst en op die momenten is er geen parkeerdruk

van de school of het bedrijf. Er is dus sprake van een nieuwe parkeerbehoefte en dan kan niet gesaldeerd worden. Voor andere gevallen wordt in de basis aansluiting gezocht bij [tabel 9](#).

In dit voorbeeld kan [artikel 9](#) ook van toepassing zijn als sprake is van betaald parkeergebied.

Voorbeeld salderen (autoparkeren op straat)

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 autoparkeereis van 14 parkeerplaatsen. Het maatgevende moment voor deze 14 autoparkeerplaatsen 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 autoparkeereis van 14 parkeerplaatsen kan niet volledig gesaldeerd worden. Er zal een oplossing gezocht moeten worden voor de resterende 4 autoparkeerplaatsen die niet op eigen terrein opgelost kunnen worden.

Artikel 9 Korting autoparkeereis: transformatie naar studentenhuisvesting

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 naar een nieuwe functie 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, wordt de mogelijkheid geboden om de norm voor autoparkeren te kunnen verlagen naar 0 parkeerplaatsen, mits de transformatie betrekking heeft op studentenhuisvesting. Studenten weten 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 10 Korting autoparkeereis: nabijheid openbaar vervoer

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 11 Korting autoparkeereis: extra fietsparkeerplaatsen

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 12 Korting autoparkeereis: deelauto's en MaaS

Om aanspraak te maken op de korting voor het aanbieden van deelauto's, eventueel in combinatie met MaaS, moet in het mobiliteitsplan worden voldaan aan de eisen als bedoeld in artikel 12. Hierbij zijn 3 scenario's mogelijk.

Scenario 1: Deelauto's op eigen terrein (onderdeel a)

De deelauto's worden op het eigen terrein van de ontwikkeling geplaatst en worden hierbij uitsluitend voor de eigen bewoners beschikbaar gesteld. De autoparkeereis kan hiermee ten hoogste 20% verlaagd worden. Deze korting is in de verhouding één deelautoparkeerplaats in plaats van vijf gewone autoparkeerplaatsen. De deelauto komt op een geoormerkte deelautoparkeerplaats te staan. Deze deelautoparkeerplaatsen worden bij de autoparkeereis opgeteld. Dit resulteert in een netto-korting van 4 parkeerplaatsen per deelauto.

Scenario 2: Openbare deelauto's samen met MaaS (onderdeel b)

De deelauto's worden in een openbaar toegankelijke parkeervoorziening geplaatst en worden openbaar beschikbaar gesteld via een MaaS-applicatie. De autoparkeereis kan hiermee ten hoogste 40% verlaagd worden. Deze korting is als volgt opgebouwd:

- a. 20% korting voor het plaatsen van deelauto's, in de verhouding één deelautoparkeerplaats in plaats van vijf gewone autoparkeerplaatsen. De openbare deelauto komt op een geoormerkte deelautoparkeerplaats te staan. Deze deelautoparkeerplaatsen worden bij de autoparkeereis opgeteld;

- b. 20% korting voor het openbaar toegankelijk stellen van de voertuigen door middel van een MaaS-applicatie.

Scenario 3: Openbaar deelvervoer in een hub met MaaS (onderdeel c)

Openbaar deelvervoer wordt in een openbaar toegankelijke hub geplaatst. Dit aanbod betreft in ieder geval deelauto's en deeltweewielers. Dit aanbod wordt openbaar aangeboden via een MaaS-applicatie. De autoparkeereis kan hiermee ten hoogste 40% verlaagd worden. Deze korting is als volgt opgebouwd:

- 20% korting voor het plaatsen van deelauto's, in de verhouding één deelauto parkeerplaats in plaats van vijf gewone autoparkeerplaatsen. De openbare deelauto komt op een geoormerkte deelauto parkeerplaats te staan. Deze deelauto parkeerplaatsen worden bij de autoparkeereis opgeteld;
- 20% korting voor het openbaar toegankelijk stellen van de voertuigen door middel van een MaaS-applicatie.

Voor de korting van deelauto's en MaaS zijn 3 scenario's mogelijk die aan de hand van 3 voorbeelden worden toegelicht.

Voorbeeld 1 (Nabijheid OV en extra fietsparkeerplaatsen)

Een ontwikkelaar wil woningbouw realiseren binnen 400 meter van treinstation Rotterdam Alexander en wil hiervoor de korting op de parkeereis toepassen behorend bij nabijheid van openbaar vervoer (40%, zie tabel 2, artikel 10). Daarnaast wil hij meer fietsparkeerplaatsen ontwikkelen dan de fietsparkeereis voorschrijft. Hiervoor wil hij de volledige korting voor fietsparkeren toepassen (10%, in de verhouding twee fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats). Er komt geen deelvervoer bij de ontwikkeling.

De autoparkeereis is 50. De fietsparkeereis is 150. De ontwikkelaar wil een korting van 40% toepassen op de autoparkeereis voor de ligging nabij het station en 10% voor extra te realiseren fietsparkeerplaatsen. Hiervoor levert de ontwikkelaar een mobiliteitsplan aan. Dit plan bestaat uit:

- Een paragraaf met de locatie van de ontwikkeling en de hemelsbrede afstand tot station Rotterdam Alexander, om in aanmerking te komen voor de OV-korting, en;
- Een paragraaf met het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen. Om in aanmerking te komen voor de volledige korting van fietsparkeren (10%,) moet de ontwikkelaar aantonen dat hij voldoende extra parkeerplaatsen realiseert. Voor de korting van 10%, (5 autoparkeerplaatsen) dient de ontwikkelaar extra fietsparkeerplaatsen aan te leggen. In totaal moet de ontwikkelaar $150 + 10 = 160$ fietsparkeerplaatsen aanleggen voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen.

Voorbeeld 2 (Nabijheid OV, extra fietsparkeerplaatsen en deelauto's op eigen terrein)

Een ontwikkelaar wil woningbouw met enkele kleinschalige winkels en horeca ontwikkelen op 600 meter hemelsbrede afstand van treinstation Rotterdam Alexander. Bij de woningen realiseert de ontwikkelaar meer fietsparkeerplaatsen dan voorgeschreven. Ook plaatst de ontwikkelaar deelauto's die alleen voor de bewoners toegankelijk zijn.

De autoparkeereis voor de woningen is 50. Voor de winkels en horeca is de autoparkeereis 10. Omdat deze deels dubbel gebruikt kunnen worden is de totale autoparkeereis 52. De fietsparkeereis (alleen voor de woningen) is 150.

De ontwikkelaar wil een korting van 30% toepassen op de autoparkeereis voor de ligging nabij het station en 10% voor de extra te realiseren fietsparkeerplaatsen. De korting van deelauto's is maximaal 20%. De ontwikkelaar wil hier volledig aanspraak op maken. Hiervoor levert de ontwikkelaar een mobiliteitsplan aan. Dit plan bestaat uit:

- Een paragraaf met de locatie van de ontwikkeling en de hemelsbrede afstand tot station Rotterdam Alexander, om in aanmerking te komen voor de OV-korting;
- Een paragraaf met het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen. Om in aanmerking te komen voor de volledige korting van fietsparkeren (10%,) moet de ontwikkelaar aantonen dat hij voldoende extra parkeerplaatsen realiseert. Voor de korting van 10%, (5 autoparkeerplaatsen) dient de ontwikkelaar extra fietsparkeerplaatsen aan te leggen. In totaal moet de ontwikkelaar $150 + 10 = 160$ fietsparkeerplaatsen aanleggen voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen;
- Een toelichting van het aantal geplande deelauto's voor bewoners. Om de volledige korting te kunnen benutten (20%), moet de ontwikkelaar aantonen dat de deelauto's 10 parkeerplaatsen vervangen. Eén deelauto parkeerplaats vervangt 5 reguliere autoparkeerplaatsen, waarbij de deelauto parkeerplaats zelf weer bij de parkeereis wordt opgeteld. Met 2 deelauto's kan de ontwikkelaar dus netto 8 parkeerplaatsen vervangen; voor de maximale korting zijn er 3 deelauto's nodig;
- Een implementatieparagraaf die beschrijft hoe en wanneer de deelauto's worden uitgerold en op welke manier bewoners worden gestimuleerd om het concept te gebruiken, bijvoorbeeld – maar niet uitsluitend – met een (tijdelijke) kortingsactie om het concept uit te proberen.
- Een communicatieparagraaf die beschrijft wanneer en op welke wijze met de bewoners over de deelauto's wordt gecommuniceerd;

- Een continueringsparagraaf die beschrijft op welke wijze de deelauto's op lange termijn beschikbaar blijven voor bewoners.

Voorbeeld 3 (Nabijheid OV, extra fietsparkeerplaatsen en openbare deelauto's i.c.m. Maas)

Een ontwikkelaar wil op 200 meter van treinstation Rotterdam Alexander woningen, winkels en kantoren ontwikkelen. Bij de woningen realiseert de ontwikkelaar meer fietsparkeerplaatsen dan voorgeschreven. Ook plaatst de ontwikkelaar deelauto's in een wijkhub die middels een MaaS-applicatie openbaar beschikbaar worden gesteld. In de wijkhub worden ook deeltweewielers geplaatst door een andere partij. De autoparkeereis voor de woningen is 50. Voor de winkels, kantoren en horeca is de autoparkeereis 30. Omdat deze deels dubbel gebruikt kunnen worden is de totale autoparkeereis 65. De fietsparkeereis (alleen voor de woningen) is 150.

De ontwikkelaar wil een korting van 40% toepassen op de autoparkeereis voor de ligging nabij het station en 10% voor de extra te realiseren fietsparkeerplaatsen. De korting voor de openbaar toegankelijke deelauto's in de wijkhub is maximaal 40%. De ontwikkelaar wil hier volledige aanspraak op maken. Hiervoor levert de ontwikkelaar een mobiliteitsplan aan. Dit plan bestaat uit:

- Een paragraaf met de locatie van de ontwikkeling en de hemelsbrede afstand tot station Rotterdam Alexander, om in aanmerking te komen voor de OV-korting;
- Een paragraaf met het aantal te realiseren extra fietsparkeerplaatsen. Om in aanmerking te komen voor de volledige korting van extra fietsparkeerplaatsen (10%) moet de ontwikkelaar aantonen dat hij voldoende extra parkeerplaatsen realiseert. Voor de korting van 10% (5 autoparkeerplaatsen) dient de ontwikkelaar extra fietsparkeerplaatsen aan te leggen. In totaal moet de ontwikkelaar $150 + 10 = 160$ fietsparkeerplaatsen aanleggen voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen;
- Een toelichting van het aantal geplande deelauto's. Om de volledige korting te kunnen benutten (20%), moet de ontwikkelaar aantonen dat de deelauto's 10 parkeerplaatsen vervangen. Eén deelauto parkeerplaats vervangt 5 reguliere autoparkeerplaatsen, waarbij de deelauto parkeerplaats zelf weer bij de parkeereis wordt opgeteld. Met 2 deelauto's kan de ontwikkelaar dus netto 8 parkeerplaatsen vervangen; voor de maximale korting zijn er 3 deelauto's nodig;
- Een toelichting van de manier waarop de deelauto's via een MaaS-applicatie openbaar beschikbaar worden gesteld. Om de volledige korting (20%) te kunnen benutten moeten er in de omgeving van de deelauto's ook deeltweewielers openbaar beschikbaar zijn, welke eveneens in de MaaS-applicatie worden aangeboden;
- Een implementatieparagraaf die beschrijft hoe en wanneer de deelauto's en de MaaS-applicatie worden uitgerold en op welke manier bewoners en andere gebruikers worden gestimuleerd om het concept te gebruiken, bijvoorbeeld – maar niet uitsluitend – met een (tijdelijke) kortingsactie om het concept uit te proberen;
- Een communicatieparagraaf die beschrijft wanneer en op welke wijze met de bewoners en andere potentiële gebruikers over de deelauto's wordt gecommuniceerd;
- Een continueringsparagraaf die beschrijft op welke wijze de deelauto's en de MaaS-toepassing op lange termijn beschikbaar blijven voor bewoners.

Artikel 13 Toepassing kortingen autoparkeereis

Verduidelijkt is dat de kortingen uit artikelen 10, 11 en 12 bij elkaar kunnen worden opgeteld en 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 15 Afwijking parkeereis: alternatieve parkeervoorziening

Aan de hand van een schriftelijke overeenkomst of intentieverklaring moet worden aangetoond 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.

Inhoud van een overeenkomst of intentieverklaring

- Wat: Wat omvat de overeenkomst en welke eventuele bijzonderheden spelen mee?

- **Hoeveel:** Hoeveel autoparkeerplaatsen en/of fietsparkeerplaatsen worden afgenomen bij de alternatieve parkeervoorziening?
- **Wie:** Tussen welke partijen is de overeenkomst afgesloten en voor welke mogelijke gebruikers is de alternatieve parkeervoorziening toegankelijk?
- **Waar:** Op welke locatie en welk adres bevindt de alternatieve parkeervoorziening zich?
- **Wanneer:** Welke data zijn er voor de vastlegging en de ingangsdatum van de overeenkomst?
- **Hoe lang:** Voor hoe lang is de overeenkomst rechtsgeldig? Mits korter dan 10 jaar moet de intentie voor een automatisch verlenging worden uitgesproken tot de 10 jaar wordt volbracht.
- **Waarom:** Waarom wordt er gekozen voor parkeren op afstand? De eis volgens de beleidsregel is namelijk om in beginsel de volledige parkeereis op eigen terrein te voldoen.

Artikel 16 Afwijking parkeereis: bijzonder gemeentelijk belang

Bij deze afwijkingsmogelijkheid moet sprake zijn van een locatie waar het feitelijk onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de auto- of fietsparkeereis te voldoen of waar het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voldoen aan de auto of fietsparkeereis. De functie en de doelgroep spelen hierbij ook een rol. Het gemeentebestuur vindt de ontwikkeling, vanuit economisch oogpunt of uit het oogpunt van milieu, hinder of woonomgeving, bijzonder gewenst dat er geen of slechts een gedeeltelijke auto of fietsparkeereis 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 17 Afwijking autoparkeereis: flexwoningen of optoppingen

Bij deze afwijkingsmogelijkheid moet sprake zijn van een StartR-flexwoning of opgetopte woning op een locatie waar het feitelijk onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de autoparkeereis te voldoen of waar het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voldoen aan de auto- of fietsparkeereis. De functie en de doelgroep spelen hierbij ook een rol.

Bij toepassing van de afwijking van de autoparkeereis voor flexwoningen of optoppingen komen bewoners in aanmerking van een parkeervergunning op straat, gemaximeerd conform netto parkeereis. De ontwikkelaar dient voor de toepassing van deze afwijking een onderbouwing aan te leveren waarom de parkeereis moet toepassing van kortingen niet op eigen terrein of in een alternatieve parkeervoorziening kan worden opgelost. Ook moet de ontwikkelaar de gevolgen voor de parkeerdruk op straat inzichtelijk maken.

Voorbeeld:

Een ontwikkelaar wil op 800 meter van station Rotterdam Alexander een aantal StartR-flexwoningen ontwikkelen. Op eigen terrein kan de ontwikkelaar geen autoparkeerplaatsen realiseren. Er is ruimte op eigen terrein om de fietsparkeereis op te lossen, maar niet voor extra fietsparkeerplaatsen. De ontwikkelaar wil openbaar toegankelijke deelauto's plaatsen in een wijkhub. De ontwikkelaar wil een korting van 20% toepassen op de autoparkeereis voor de ligging nabij het station. De korting voor de openbaar toegankelijke deelauto's in de wijkhub is maximaal 40%. Op een alternatieve parkeervoorziening in de buurt is ruimte voor 10 parkeerplaatsen.

De bruto-autoparkeereis bedraagt 50 parkeerplaatsen. Na toepassing van de kortingen ($20\% + 40\% = 30$ parkeerplaatsen) en het gebruik van 10 parkeerplaatsen op een alternatieve parkeervoorziening resteert een parkeereis van 10 parkeerplaatsen. De ontwikkelaar wil hiervan geheel afwijken waarbij de bewoners in aanmerking komen voor een parkeervergunning conform resterende parkeereis (maximaal 10 vergunningen). De ontwikkelaar onderbouwt:

- Waarom de kortingen niet voldoende zijn om de hele parkeereis op te lossen
- Waarom het gebruik van een alternatieve parkeervoorziening niet voldoende is om de resterende parkeereis op te lossen.
- Waarom er op eigen terrein geen ruimte is om de resterende parkeereis op te lossen
- Waarom er gezien de parkeerdruk in de buurt nog voldoende capaciteit is om de 10 parkeervergunningen uit te geven.

Artikel 18 Parkeervergunning op straat

De toenemende druk op de openbare ruimte en het beleid om de buitenruimte meer in te richten voor groen, spelen, terrassen e.d. vraagt om een goede regeling voor het parkeren. Dit is geregeld in het Uitvoeringsbesluit Parkeren Rotterdam en deze Beleidsregel 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 in beginsel geen parkeervergunningen afgegeven aan de bewoners. De ontwikkelaar informeert toekomstige eigenaren en gebruikers hierover tijdig en voldoende.

Er zijn uitzonderingen voor bouwontwikkelingen waarbij het recht op een parkeervergunning op straat automatisch blijft bestaan. Het gaat hierbij om de volgende gevallen: [artikel 4](#), [artikel 8, lid 1a](#), [artikel 14](#), [artikel 17](#).

Bij het toepassen van bijzonder gemeentelijk belang worden in beginsel geen parkeervergunningen voor op straat verleend. Het is echter mogelijk om parkeervergunningen op straat te verlenen bij het toepassen van bijzonder gemeentelijk belang. In dit geval dient expliciet in de omgevingsvergunning te worden opgenomen, dat parkeren op straat is toegestaan voor de gebruikers van dit gebouw. De bevoegdheid bij het toekennen van deze afwijking ligt bij de gemeente Rotterdam.

Het vergunningenbeleid is geregeld in het Uitvoeringsbesluit Parkeren Rotterdam.

Artikel 20 Fietsparkeereis woonfunctie

De eis voor een (fietsen-)berging is vastgelegd in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Voor wooncomplexen ontbreekt de (expliciete) mogelijkheid voor een collectieve berging/stalling. Dit is nadelijk 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 22 Ontwerpkwaliteit en ontwerpeisen voor stallingen

Voorbeelden van een makkelijke wijze om een stalling te openen, zijn een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

Artikel 23 Overgangs- en slotbepalingen

In het tweede lid van dit artikel is geregeld dat de parkeernormen zoals vastgelegd in de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022 van toepassing zijn 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.

Tabel 5 Normentabel auto woonfuncties

Het parkeernormenbeleid uit 2022 met betrekking tot het afwijken van de autoparkeernorm bij 55-pluswoningen en sociale huurwoningen blijft ook in deze beleidsregel 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 als:

- er bij zorgwoningen sprake is van een woning met een gebruiksoppervlakte van maximaal 100 m² gbo die nadrukkelijk bestemd is als zorg-/aanleunwoning (aanleunwoningen/appartementen met zorg binnen handbereik, ouderenwoning, serviceflat, woon-zorgcomplex 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.

Tabel 8 Normentabel fiets niet-woonfuncties

In de praktijk werden vóór dat de Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018 in werking traden bij de bouw van voorzieningen en kantoren geen eisen gesteld aan extra fietsvoorzieningen. Dit levert vooral in het gebiedstype A en B zoals aangegeven op de kaart ([bijlage 2](#)) 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 stallingsplaats vinden. Met de huidige normering wordt wel in deze vraag voorzien.