

Verkeersonderzoek herontwikkeling Zomerhofkwartier

Onderdeel parkeren

Opdrachtgever

Titel rapport

LS ZOHO C.V.

Verkeersonderzoek herontwikkeling

Zomerhofkwartier

Kenmerk

Datum publicatie

014492.20250323.R1.06

2 mei 2025

Projectleider Goudappel

Danny van Beusekom

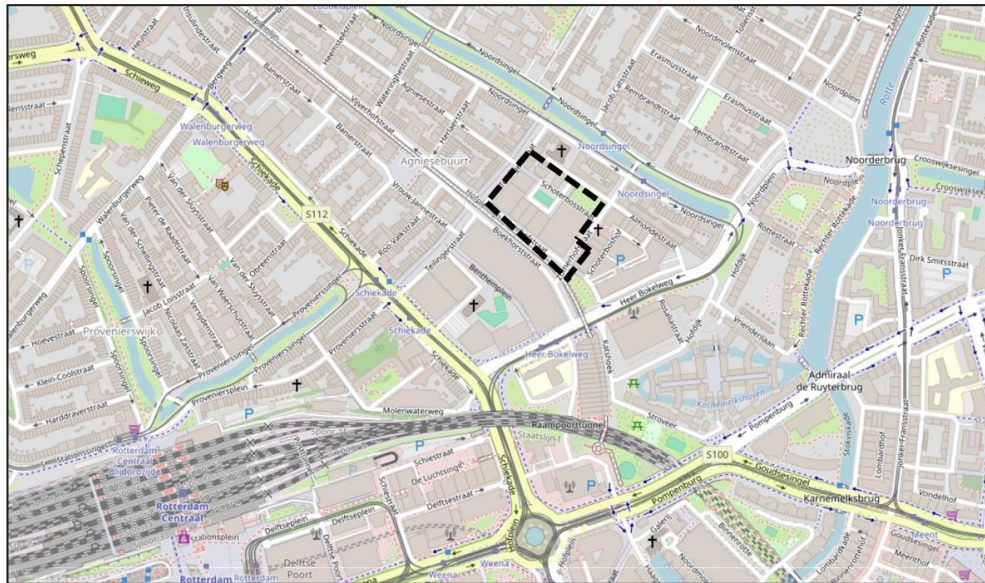
© Copyright Goudappel BV 2-5-25

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Parkeerbehoefte beoogd programma	3
2.1 Aanpak	3
2.2 Achtergrond van de Beleidsregeling	3
2.3 Programma scenario's	5
2.4 Functieprogramma beoogd scenario	5
2.5 Ongewogen parkeerbehoefte beoogd scenario	6
2.6 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen beoogd scenario	8
2.7 Parkeerbehoefte na toepassing kortingen beoogd scenario	9
2.7.1 40% korting vanwege nabijheid OV-station Rotterdam Centraal	10
2.7.2 10% korting vanwege extra fietsparkeerplaatsen	11
2.7.3 20% korting vanwege Mobility as a Service (MaaS)	11
2.7.4 Toegepaste kortingen	12
2.8 Parkeerbehoefte maximaal scenario	13
3. Conclusie	17
Bijlage 1 Parkeermodel beoogd scenario	18
Bijlage 2 Parkeermodel maximaal scenario	32

1. Inleiding

LS ZOHO C.V. is voornemens het Zomerhofkwartier (ZOHO) in Rotterdam te herontwikkelen tot een nieuwe woonbuurt. Het creatieve bedrijventerrein wordt ontwikkeld tot een stedelijk, aantrekkelijk en duurzaam woon-/ werkgebied. De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 1.1. Het plangebied zelf is weergegeven in figuur 1.2.



Figuur 1.1: Ligging van de ontwikkellocatie (ondergrond: Openstreetmap)



Figuur 1.2: De verschillende kavels van de gebiedsontwikkeling ZoHo

Dit bestemmingsplan is van belang om de kavels 1 t/m 5 planologisch mogelijk te maken. Kavel 6.0 is reeds planologisch toegestaan en maakt daardoor geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Kavel 6.0 maakt echter wel onderdeel uit van deze parkeerbalans omdat in de verleende omgevingsvergunning voor kavel 6.0 is bepaald dat de parkeerbehoefte van dit kavel wordt gerealiseerd in de garage op kavel 1.0.

In voorliggende studie wordt ingegaan op:

- de parkeerbehoefte van de planontwikkeling op basis van de parkeernormen van de gemeente Rotterdam.

2. Parkeerbehoefte beoogd programma

2.1 Aanpak

Voor de beoogde ontwikkeling in het Zomerhofkwartier (ZOHO) te Rotterdam is de parkeerbehoefte van het beoogde programma bepaald op basis van de gemeentelijke parkeernormering¹. De gedetailleerde parkeerbehoefteberekening is weergegeven in bijlage 1.

De parkeerbehoefte wordt berekend door het functieprogramma te verhouden tot de bijbehorende parkeernorm. De aanwezigheidspercentages (conform gemeentelijk beleid) geven inzicht in de piekmomenten van de parkeerbehoefte.

Onder andere vanwege de lange doorlooptijd van de ZOHO-ontwikkeling biedt het bestemmingsplan een bepaalde flexibiliteit ten aanzien van het te realiseren programma. Deze flexibiliteit hebben wij naar de parkeerbehoefte vertaald door een beoogd scenario als functieprogramma mee te nemen. Het daadwerkelijk te realiseren programma kan echter nog wijzigen. Elke fase/bouwplan moet bij aanvraag van de omgevingsvergunning zijn eigen parkeerbalans maken die past binnen het gemeentelijk beleid en een deel van de centrale parkeervoorziening gebruikt die in de eerste grote fase van ZOHO (blauwwitte gebouw) wordt gerealiseerd. Dit is in het bestemmingsplan geborgd door een voorwaardelijke verplichting over parkeren.

2.2 Achtergrond van de Beleidsregeling

De 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets' heeft tot doel om voldoende parkeergelegenheid bij de ruimtelijke ontwikkeling, waarvoor een omgevingsvergunning nodig is, te genereren.

Het doel is tevens het realiseren van parkeercapaciteit voor auto en fiets, die een optimale balans oplevert tussen de gemeentelijke beleidsdoelen, waaronder het accommoderen van de woningvraag en (her-)ontwikkelen van locaties en het stimuleren en faciliteren van duurzame vervoerswijzen (lopen, de fiets, het openbaar vervoer). Daarnaast zijn ook de ambities voor de fiets verwoord. Ten aanzien van de ambities voor de fiets is aangegeven dat, om tot betere stallingsmogelijkheden te komen, wordt gedacht aan extra fietsparkeerplaatsen in het centrum, zo mogelijk inpandig en de uitbreiding van fietscapaciteit en deelfietsen op openbaar vervoer stations.

¹ Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets, Gemeente Rotterdam, 2022.

De Beleidsregeling volgt de eerdere versie uit 2018 op, waarin een onderbouwing is gegeven voor de parkeernormen en de introductie van de kortingen en vrijstellingen. In de Beleidsregeling 2018 werd al uitgegaan van een vermindering van de dominante positie van het gemotoriseerde verkeer en het grote ruimtebeslag van parkeren, zonder dat daarmee de goede bereikbaarheid van de stad in het gedrang komt. In de Beleidsregeling 2018 is (op pagina 19) verwoord dat de parkeernormen een vertaling zijn van de Rotterdamse parkeerstrategie, die is gebaseerd op de volgende speerpunten:

- City Lounge: de auto is minder dominant aanwezig, de verschuiving van parkeren op maaiveld naar garages en een goede balans in de buitenruimte tussen terrassen, groen, fietsers en voetgangers.
- In de Stads wijken: meer kwaliteit van de buitenruimte, gezins- en kindvriendelijk met voldoende maatwerk. Betere benutting van parkeerruimte en eventueel inzetten parkeerregulering.
- P+R: beter benutten van P+R-voorzieningen en vooral het aantrekkelijker maken voor de forensen met een bestemming in de stad.
- Actualisatie van de autoparkeernormen.

De gemeente Rotterdam is jaren geleden al begonnen met het verminderen van de parkeerdruk in het centrum, door voor de functies hotel/horeca en detailhandel sinds jaar en dag al geen minimale parkeernormen maar slechts maximale parkeernormen te hanteren. In de Beleidsregeling 2018 gold al dat de niet-woonfuncties in het Centrum zeer flexibel zijn omdat het maximumnormen zijn, hetgeen in de onderhavige Beleidsregeling is voortgezet. Als er minder parkeerplaatsen in de buurt van dergelijke centrumfuncties aanwezig zijn, dan zullen bezoekers minder snel de auto gebruiken om het centrum te bezoeken.

De Beleidsregeling stimuleert aldus het nemen van andere maatregelen om ervoor te zorgen dat er minder parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Zo zet de Beleidsregeling in op een aantal innovatieve concepten ten aanzien van het parkeren in het centrum. De onderbouwing voor de vrijstellingen wordt op pagina 30 en verder van de Beleidsregeling 2018 al gegeven. De vrijstellingen hebben te maken met de locatie van de ontwikkeling en de inzet van alternatieven voor de vraag naar autoparkeerplaatsen. De hoogte van de kortingspercentages zijn voorgesteld door (verkeers-) deskundigen van de gemeente en geven invulling aan de beleidskeuzes om verschillende ambities te verwezenlijken, waaronder de verstedelijkingsopgave en klimaatambities. Binnen de gemeente Rotterdam zijn in de huidige situatie al veel goede (bestaande) parkeer- en OV-voorzieningen (trein, bus, tram en metro) voorhanden die bij een lagere parkeereis beter worden benut. Met het beleid sturen we op het behalen van deze ambities c.q. doelstellingen. Een lage(re) parkeereis draagt bovendien bij aan de leefbaarheid van de stad: het wegennetwerk wordt minder belast en de luchtkwaliteit komt niet verder onder druk te staan. Dit is van betekenis voor de gezondheid van de inwoners van Rotterdam. Wanneer een korting wordt toegepast op de parkeereis, is bovendien geregeld dat bewoners en gebruikers geen aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning op straat binnen het betaald parkeergebied. Ongewenste neveneffecten worden zodoende voorkomen.

Door toepassing van de bijzondere vrijstellingen en kortingen ontstaat een bandbreedte in de totale parkeereis. Daartoe voorziet de Beleidsregeling in kortingen en vrijstellingen in plaats van een verlaging van de parkeernormen zelf, zodat ontwikkelaars/initiatiefnemers ruimte wordt geboden om minder parkeerruimte te bouwen als zij daarvoor een markt zien. Van deze ruimte is bij de beoordeling of op voorhand al duidelijk is dat niet in voldoende parkeergelegenheid kan worden voorzien, gebruik gemaakt.

2.3 Programma scenario's

Zoals in paragraaf 2.1 vermeld, betreft ZOHO een langjarige gebiedsontwikkeling en biedt het bestemmingsplan dientengevolge enige flexibiliteit ten aanzien van het te realiseren programma. In deze rapportage wordt uitgebreid ingegaan op het beoogde scenario qua programmering en wordt in paragraaf 2.4 tot en met 2.7 stapsgewijs toegelicht hoe er tot een maatgevende parkeerbehoefteberekening is gekomen.

Naast het beoogde scenario is ook een scenario doorgerekend waarin het maximale programma dat het bestemmingsplan mogelijk maakt is ingevuld met functies die de hoogste parkeerbehoefte hebben binnen de verschillende functies. Oftewel een parkeerbalans op de maximale planologische mogelijkheden waarbij uitgegaan wordt van een worst-case invulling qua parkeerbehoefte. Ook in dit scenario dient het parkeeraanbod toereikend te zijn voor het te realiseren programma. De parkeerbehoefteberekening van dit scenario wordt in paragraaf 2.9 toegelicht en de ingevulde rekentool is opgenomen in bijlage 2.

2.4 Functieprogramma beoogd scenario

Het beoogde functieprogramma van ZOHO is opgenomen in tabel 2.1.

Dit is het programma waar op dit moment van uitgegaan wordt, en dat is vastgelegd in de privaatrechtelijke overeenkomsten tussen ontwikkelaar en gemeente. Het programma past binnen het planologisch toegestane programma.

Voor kavel 1.0 en 4.0 is al een omgevingsvergunning aangevraagd en een deel van het programma is dus al ingevuld (zie tabel 2.2).

type	aantal	m² bvo
woning 40 – 65 m² gbo	307	
woning 65 – 85 m² gbo	223	
woning 85 – 120 m² gbo	84	
woning > 120 m² gbo	12	
bedrijfsverzamelgebouw		8.000
werkplaats		1.000
detailhandel (supermarkt)		550
commerciële dienstverlening		600
horeca (café/bar)		800
bestaande horeca (café/bar – Mooie Boules & MONO)**		1.500
kinderdagverblijf		600
maatschappelijk/zorg/gezondheidszorg (inschatting: 14 behandelkamers)		700
maatschappelijk/zorg/dagopvang (inschatting: 24 wooneenheden)		1.200
maatschappelijk/zorg/nachtopvang (inschatting: 14 wooneenheden)		700
hotel (aantal kamers)	120	
sporthal binnen		700
sociaal cultureel centrum/wijkgebouw		335

Tabel 2.1: Beoogd functieprogramma*

* Het functieprogramma is inclusief de 31 woningen van de Almondestraat (Kavel 6.0 - MOODZ) waarvoor geen bestemmingswijziging nodig is. Daarmee komt het totaal aantal woningen in de parkeerbalans uit op maximaal 631 woningen.

** Dit is een bestaande functie, die volledigheidshalve wel wordt meegenomen in de parkeerbalans.

functie	kavel 1.0	kavel 4.0	totaal
woningen 40 tot 65 m² gbo	65	94	159
woningen 65 tot 85 m² gbo	89	19	108
woningen 85 tot 120 m² gbo	20	2	22
woningen > 120 m² gbo	7	0	7
werkplaats (arbeidsintensief)	940 m² bvo	0	940 m² bvo
detailhandel (supermarkt)	550 m² bvo	0	550 m² bvo
horeca (café/bar)	306 m² bvo	0	306 m² bvo
1e lijns gezondheidscentrum	0	500 m² bvo	500 m² bvo
sociaal cultureel centrum/wijkgebouw	335 m² bvo	0	335 m² bvo

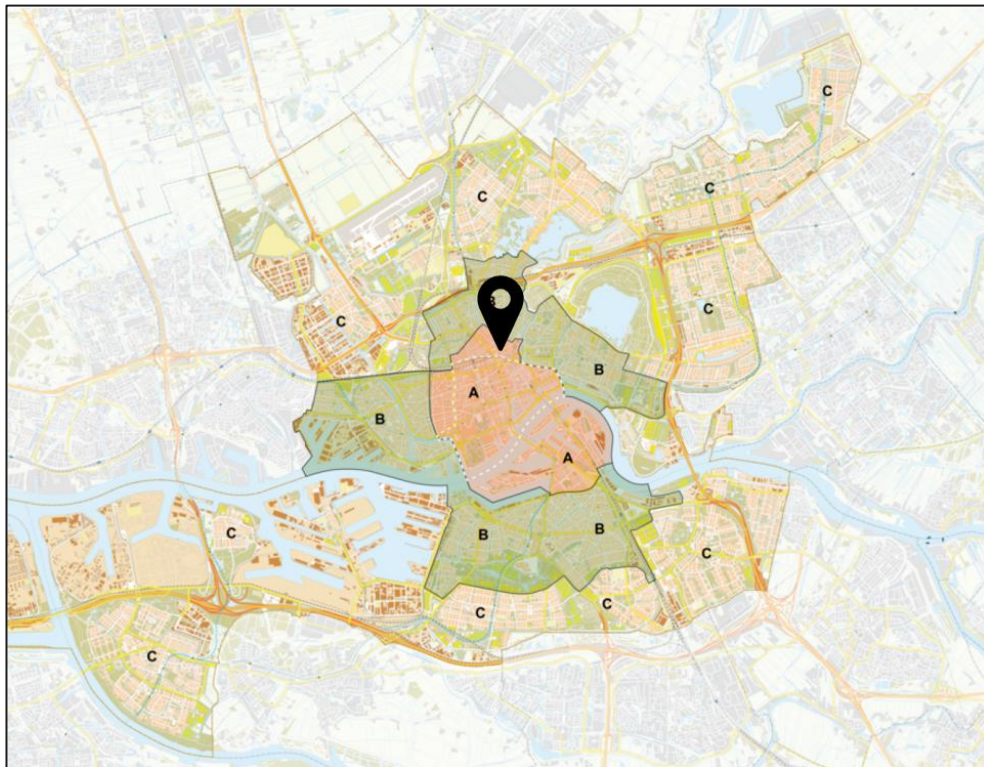
Tabel 2.2: Programma kavel 1.0 en kavel 4.0

2.5 Ongewogen parkeerbehoefte beoogd scenario

Deze parkeerberekening is gebaseerd op de 'Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022'. Per 1 mei 2025 geldt nieuw parkeerbeleid: de 'Beleidsregel

parkeernormen voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2025'. Het nieuwe beleid bevat overgangsrecht waarvan gebruik wordt gemaakt. Een aanvraag voor een omgevingsvergunning die gedaan is vóór de inwerkingtreding van het nieuwe beleid (1 mei 2025), wordt afgedaan op grond van de Beleidsregel uit 2022 (tenzij de aanvrager gebruik wil maken van het nieuwe beleid). De Beleidsregel uit 2022 mag ook toegepast worden bij omgevingsvergunningen die worden aangevraagd na 1 mei 2025, maar waarvoor de privaatrechtelijke overeenkomst voor de ontwikkeling is gesloten vóór de vaststelling van het nieuwe parkeerbeleid. Dit is het geval bij de gebiedsontwikkeling ZOHO. Overigens zitten er weinig inhoudelijke verschillen tussen het beleid uit 2022 en 2025. Het gaat vooral om verduidelijkingen en een parkeerregeling voor flexwoningen en optoppingen.

Het bestemmingsplan ligt binnen het gebied dat door de Beleidsregeling wordt geduid als gebiedstype A, hoog stedelijk gebied en valt buiten het gebied dat (met stippels) is aangeduid als Centrum (zie figuur 2.1).



Figuur 2.1: Projectlocatie

De in de tabel genoemde functies zijn de functies, zoals deze in het gemeentelijke parkeerbeleid gehanteerd worden. In het bestemmingsplan worden net iets andere functies gehanteerd, die vaak ruimer zijn dan de functies die het parkeerbeleid onderscheid. Hier onder is aangegeven hoe de functies in de tabel zich tot de toegestane functies in het bestemmingsplan verhouden:

- bedrijfsverzamelgebouw en werkplaats vallen onder de noemer 'bedrijven t/m categorie 2' of 'kantoren', afhankelijk van de aard van de bedrijven;

- commerciële dienstverlening valt onder de noemer kantoren of dienstverlening, afhankelijk van de aanwezigheid van een balie;
- kinderdagverblijf en gezondheidscentrum vallen onder de noemer 'maatschappelijke voorzieningen';
- de dag- en nachtopvang vallen onder de noemer 'woonzorgvoorziening';
- sociaal cultureel centrum, wijkgebouw valt onder de noemer 'maatschappelijk'.

De ongewogen parkeerbehoefte (= programma vermenigvuldigd met de parkeernorm) is weergegeven in tabel 2.3.

type	aantal		parkeernorm	per	totaal
woning 40 – 65 m ² gbo	307	woningen	0,4	woning	122,8
woning 65 – 85 m ² gbo	223	woningen	0,6	woning	133,8
woning 85 – 120 m ² gbo	84	woningen	1,0	woning	84,0
woning > 120 m ² gbo	12	woningen	1,2	woning	14,4
bedrijfsverzamelgebouw	8.000	m ² bvo	0,72	100 m ² bvo	57,6
werkplaats	1.000	m ² bvo	0,67	100 m ² bvo	6,7
detailhandel (supermarkt)	550	m ² bvo	0,38	100 m ² bvo	2,1
commerciële dienstverlening	600	m ² bvo	1,2	100 m ² bvo	7,2
horeca (café/bar)	2.300	m ² bvo	0,4	100 m ² bvo	9,2
kinderdagverblijf	600	m ² bvo	0,8	100 m ² bvo	4,8
maatschappelijk/zorg/dag- & nachtopvang	38	wooneenheden	0,4	wooneenheid	15,2
gezondheidscentrum	14	behandelkamers	0,53	behandelkamer	7,4
hotel	120	kamers	0,5	kamer	60,0
sporthal binnen	700	m ² bvo	0,08	100 m ² bvo	0,56
sociaal cultureel centrum, wijkgebouw	335	m ² bvo	0,1	100 m ² bvo	0,34
totaal					526,11

Tabel 2.3: Ongewogen parkeerbehoefte beoogd scenario

2.6 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen beoogd scenario

Met dubbelgebruik wordt bedoeld dat bij het ontwikkelen van meerdere functies, zoals woningen, bedrijfsfuncties, winkelfuncties, horeca e.a., die op verschillende tijdstippen gebruik maken van parkeerplaatsen, een deel van de parkeerplaatsen dubbel gebruikt kan worden.

Dubbelgebruik vloeit vaak voort uit de aard van het gebruik zelf. 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. Voor functies zoals kantoren geldt bijvoorbeeld dat medewerkers overdag aanwezig zijn en 's avonds en in het weekend niet. Bijlage 4 (in het bijzonder tabel 4.4) van de Beleidsregeling geeft aan hoe het aantal vereiste parkeerplaatsen voor auto en fiets kan worden verlaagd wanneer er sprake is van dubbelgebruik. Aan de voorwaarde dat er is sprake is van een

parkeervoorziening die voor alle mogelijke gebruikers toegankelijk is, wordt voldaan. Alle gebruikers (zowel bewoners, bezoekers en medewerkers) kunnen gebruik maken van de parkeergarage. Het uitgaan van dubbelgebruik bij planontwikkelingen is overigens heel gangbaar en hierop wordt ook in de CROW-publicatie 744 ('Parkeerkencijfers 2024') gewezen.

De parkeerbehoefte per moment van de week is weergegeven in tabel 2.4.

Functie	Eis	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koopavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Nacht
Woning bewoners	355,00	(50%) 177,50	(50%) 177,50	(90%) 319,50	(80%) 284,00	(60%) 213,00	(80%) 284,00	(100%) 355,00
Bedrijfsverzamelgebouw 57,60 / Atelier	57,60	(100%) 57,60	(100%) 57,60	(5%) 2,88	(5%) 2,88	(0%) 0,00	(0%) 0,00	
Arbeidsintensief / bezoekersextensief bedrijf (industrie, laborat. werkplaats, etc.)	6,70	(100%) 6,70	(100%) 6,70	(5%) 0,34	(5%) 0,34	(0%) 0,00	(0%) 0,00	
Commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie	7,20	(100%) 7,20	(100%) 7,20	(5%) 0,36	(75%) 5,40	(0%) 0,00	(0%) 0,00	
Supermarkt	2,09	(30%) 0,63	(60%) 1,25	(40%) 0,84	(80%) 1,67	(100%) 2,09	(40%) 0,84	
Gymzaal, sporthal binnen (incl squash, tennis)	0,56	(50%) 0,28	(50%) 0,28	(100%) 0,56	(100%) 0,56	(100%) 0,56	(100%) 0,56	
Sociaal cultureel centrum, wijkgebouw	0,34	(10%) 0,03	(40%) 0,13	(100%) 0,34	(100%) 0,34	(60%) 0,20	(90%) 0,30	
Café / bar	9,20	(30%) 2,76	(40%) 3,68	(90%) 8,28	(85%) 7,82	(70%) 6,44	(100%) 9,20	
Hotel	60,00	(100%) 60,00	(50%) 30,00	(70%) 42,00	(70%) 42,00	(50%) 30,00	(100%) 60,00	
Crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	4,80	(100%) 4,80	(100%) 4,80	(0%) 0,00	(0%) 0,00	(0%) 0,00	(0%) 0,00	
Verpleeghuis, herstellehuis, hospice	15,20	(50%) 7,60	(50%) 7,60	(100%) 15,20	(100%) 15,20	(60%) 9,12	(80%) 12,16	
1e lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)	7,42	(100%) 7,42	(75%) 5,57	(10%) 0,74	(10%) 0,74	(10%) 0,74	(10%) 0,74	
Totaal		332,52	302,31	391,03	360,94	262,15	367,80	355,00

Tabel 2.4: Parkeerbehoefte per moment van de week beoogd scenario

Uit tabel 2.4 blijkt dat de werkdagavond wat betreft de parkeerbehoefte het maatgevende moment is, omdat 90% van de bewoners dan in de garage staan en er werknemers/bezoekers van diverse niet-woonfuncties ook nog gebruik maken van de garage. Tijdens de werkdagavond zijn 391,03 parkeerplaatsen nodig. In de berekening is nog geen rekening gehouden met kortingen. Hier wordt in de volgende paragraaf op ingegaan.

2.7 Parkeerbehoefte na toepassing kortingen beoogd scenario

De Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets biedt de mogelijkheid om gebruik te maken van kortingen op (een deel van) de parkeereis. Het gaat om de volgende kortingen:

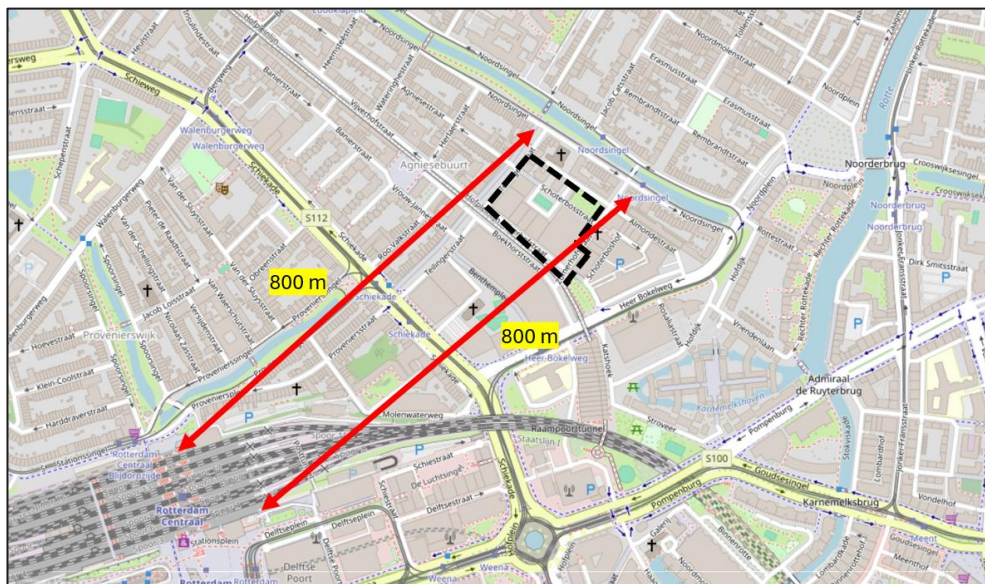
- korting o.b.v. de nabijheid bij OV-stations (zie artikel 12 van de Beleidsregeling);

- korting o.b.v. extra fietsparkeerplaatsen bovenop de fietsparkeernorm (zie artikel 13 lid 1 van de Beleidsregeling);
- korting o.b.v. de inzet van deelauto's (zie artikel 13 lid 2 van de Beleidsregeling);
- korting o.b.v. de inzet van Mobility as a Service (MaaS, zie artikel 13 lid 3 van de Beleidsregeling).

In het beoogde scenario wordt gebruik gemaakt van de OV-korting, de fietskorting en de korting als gevolg van inzet van Mobility as a Service.

2.7.1 40% korting vanwege nabijheid OV-station Rotterdam Centraal

Ingevolge artikel 12 van de Beleidsregeling kan een korting worden toegepast als een ontwikkeling wordt gerealiseerd in de nabijheid van bepaalde, in de Beleidsregeling genoemde OV-haltes, waarbij de afstand hemelsbreed wordt berekend. Het plangebied ligt in het Centrum en er zijn verschillende OV-haltes aanwezig. Station Rotterdam Centraal (trein, metro, tram) ligt binnen 800 meter loopafstand (zie figuur 2.2).



Figuur 2.2: Te zien is dat alle kavels van de gebiedsontwikkeling ZoHo binnen 800 hemelsbrede meters van de achter- of zijingang van Rotterdam Centraal liggen (ondergrond: Openstreetmap)

De tramhalte op de Schiekade ligt op loopafstand. Hier halteert tramlijn 8. Op de Heer Bokelweg halteren de tramlijnen 4 en 7. Metrostation Stadhuis ligt op circa 700 meter. De metrolijnen D (Rotterdam Centraal – Spijkenisse) en E (Den Haag Centraal – Slinge) halteren hier.

De nabijheid van het treinstation Rotterdam Centraal biedt een alternatief voor autogebruik en om die reden is een korting van 40% op de normatieve parkeerbehoefte te onderbouwen. De nabijheid van de tram/metrohaltes is niet de reden dat de korting toegepast kan worden. Deze zijn alleen voor de volledigheid benoemd.

2.7.2 10% korting vanwege extra fietsparkeerplaatsen

Voor fietsparkeren is in de Beleidsregeling opgenomen dat als een ontwikkeling in betaald parkeergebied voorziet in extra fietsparkeervoorzieningen, de autoparkeereis met maximaal 10% verlaagd in de verhouding twee fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. De extra fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor langparkeerders (bewoners, werkers, studenten).

De ontwikkelaar beoogt gebruik te maken van de mogelijkheid om extra fietsparkeerplaatsen te realiseren, zodat een korting van maximaal 10% kan worden toegepast. Daarbij zullen conform de Beleidsregeling twee extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden per autoparkeerplaats. Dit extra aantal komt bovenop het aantal fietsparkeerplaatsen dat ingevolge het gemeentelijke parkeerbeleid nodig is. De eis voor de ontwikkelaar om de extra fietsparkeerplekken aan te leggen krijgt wordt ook vastgelegd door middel van een voorschrift in de omgevingsvergunning die voor de activiteit bouwen zal worden verleend. Op deze wijze is geborgd dat de extra fietsparkeerplaatsen ook daadwerkelijk gerealiseerd worden.

Het realiseren van minder autoparkeerplaatsen ten gunste van extra fietsparkeerplaatsen is opportuun en past bij de trend die sinds 2010 waarneembaar is, waarbij het aantal fietsers in de stad is verdubbeld en elk jaar verder stijgt. Circa 200.000 mensen in Rotterdam pakken dagelijks de fiets. Met name de opkomst van elektrische fietsen, deelfietsen, MaaS en bakfietsen draagt bij aan het stijgende fietsgebruik. Het bieden van extra fietsparkeerplaatsen bij nieuwbouw is ook in lijn met de ambities uit de gemeentelijke Fietskoers 2025, waarin wordt ingezet op extra fietsparkeerplaatsen in het centrum – zo mogelijk inpandig – en de uitbreiding van fietscapaciteit. Om het succes van de extra fietsparkeerplaatsen te vergroten, zal bij het verlenen van de omgevingsvergunning vooruitstrevende eisen worden gesteld aan het ontwerp van fietsenstalling(en) en de maatvoering voor verschillende type tweewielers (60% standaard en 40% buiten model waarvan 10% sterk afwijkend). Daarnaast gelden er veel eisen voor toegankelijkheid, sociale veiligheid en gebruiksgemak van fietsenstallingen.

De korting van maximaal 10% in het centrum kan verder worden onderbouwd door de gunstige fietsverbindingen van- en naar ZOHO, vanwege de centrale ligging in de stad. Er zijn doorgaande hoofd fietsroutes naar het centrum en omliggende wijken. Door de goede fietsverbindingen en stallingsvoorzieningen is het aannemelijk dat een deel van de toekomstige bewoners voor bestemmingen binnen Rotterdam de fiets zullen pakken in plaats van de auto.

2.7.3 20% korting vanwege Mobility as a Service (MaaS)

MaaS is een service die per app wordt aangeboden. Deze app geeft de gebruiker een reisadvies op maat en biedt daarbij gecombineerde toegang tot het benodigde vervoer. Daarbij gaat het om allerlei soorten vervoer zoals trein, bus, tram en metro, maar ook OV-fietsen, deelauto's, elektrische scooters, huurauto's en taxi's. In zoverre verschilt MaaS van andere concepten zoals reisplanners of abonnementen voor het openbaar vervoer. MaaS heeft daarmee een toegevoegde waarde boven de enkele nabijheid van een OV-station of de beschikbaarheid van deelauto's, of een combinatie daarvan. Andersom is de nabijheid

van een OV-station en de beschikbaarheid van deelauto's een toegevoegde waarde boven de enkele beschikbaarheid van MaaS. Deze functie blijft bovendien niet beperkt tot de woonfunctie en is deze ook effectief bij niet-woonfuncties, bijvoorbeeld wanneer het gebruik van MaaS wordt aangeboden aan het personeel van horecagelegenheden en winkels of aan klanten van horecagelegenheden bij het maken van een reservering. Het gebruik van MaaS sluit aan bij de veranderende modal-shift en het minder wordende autobezit. De meest kansrijke verplaatsingen voor MaaS zijn verplaatsingen met een zakelijk en sociaal-recreatief motief. De NS business card is een bekend en succesvol voorbeeld van MaaS, maar inmiddels zijn er ook aanbieders die zich richten op een breder publiek. Met MaaS wordt ingezet op het gebruik van vervoersmiddelen in plaats van het bezit ervan. Anders dan bijvoorbeeld de deelauto, gaat het hier om ook andere transportmiddelen. Het gaat in dat kader ook om een trein-, bus-, tram- en metrokaart, een abonnement op OV-fietsen en deelauto's (van verschillende typen) en zelfs elektrische scooters en bakfietsen. Dit alles wordt gecombineerd in een mobiele applicatie waarmee de gebruiker te allen tijde het benodigde vervoer kan regelen en de optimale transportmethode kan (laten) bepalen.

Artikel 13 van de Beleidsregeling bepaalt dat wanneer bij een ontwikkeling in betaald parkeergebied voor alle toekomstige gebruikers van Maas beschikbaar wordt gesteld, de autoparkeereis met ten hoogste 20% kan worden verlaagd. Reeds bij uitspraak van 17 maart 2021, ECLI:NL:RVS:2021:569 heeft de Afdeling al overwogen dat er geen grond bestaat eraan te twijfelen dat de beschikbaarheid van MaaS kan worden gewaarborgd door het verbinden van voorschriften aan een omgevingsvergunning. Slechts indien daadwerkelijk vaststaat dat Maas beschikbaar wordt gesteld, kan de korting worden toegepast en kan de parkeerbehoefte naar beneden worden vastgesteld. Er bestaat geen aanleiding om de beschikbaarheid van MaaS ook in de planregels te verankeren, aangezien de Beleidsregeling daarin reeds voorziet en hieraan bij de omgevingsvergunning zal worden getoetst. Net als voor deelauto's, geldt dat de vergunninghouder verplicht is ervoor te zorgen dat deze dienst beschikbaar wordt gesteld aan de bewoners van de woningen (art. 13 lid 3 Beleidsregeling).

Bovendien wordt opgemerkt dat de gemeente er redelijkerwijs op kan vertrouwen dat MaaS een toekomstbestendig concept is. Zo investeert Pon al een tijd in dergelijke diensten (onder de noemer van Hely), is het gebruik van elektrische scooters al een tijd onderdeel van het Rotterdamse straatbeeld geworden (alsook dat van Den Haag en Amsterdam) en zijn de swapfietsen ook in Rotterdam aanwezig. Het gebruik van de elementen waaruit MaaS bestaat, neemt dus alleen maar toe. Gelet op de locatie van de ontwikkeling en de nabijzijnde OV-mogelijkheden, gecombineerd met het feit dat de ontwikkeling ligt binnen het servicegebied van de hiervoor genoemde services, wordt een maximale korting van 20% rechtvaardig geacht.

2.7.4 Toegepaste kortingen

Gelet op de ligging maakt de ontwikkeling van ZOHO gebruik van de volgende kortingen:

- Nabijheid OV-stations: de ontwikkellocatie bevindt zich op een hemelsbrede afstand van 400 - 800 meter van de dichtbijzijnde entree van Rotterdam Centraal (zie figuur 2.2). De reductie op de autoparkeereis voor woon- en niet woonfuncties bedraagt 40% conform artikel 12 van de Beleidsregeling.

- Extra fietsparkeerruimte: voor 10% reductie van de autoparkeereis worden op eigen terrein per vervallen autoparkeerplaats twee fietsparkeerplaatsen ontwikkeld, conform artikel 13 lid 1 van de Beleidsregeling.
- Mobility as a Service (MaaS) wordt aangeboden voor alle gebruikers. Onderdeel van het programma is een deelmobiliteitssysteem met auto's, fietsen en bakfietsen. Tevens wordt een multimodale routeplanner (applicatie) aangeboden. Hiertoe wordt de autoparkeereis met 20% verlaagd.

Cumulatief bedraagt de reductie op basis van hiervoor genoemde kortingen 70%. De parkeerbehoefte na toepassing van kortingen is weergegeven in tabel 2.5. In detail is de berekening weergegeven in bijlage 1.

autoparkeerplaatsen	
parkeereis o.b.v. woningen	355,00
parkeereis o.b.v. niet-woningen	171,11
totale parkeereis o.b.v. bebouwing (zie tabel 2.3)	526,11
na correctie o.b.v. dubbelgebruik (zie tabel 2.4)	391,03
korting o.b.v. nabijheid OV-halte (40%)	-/- 156,41
korting o.b.v. extra fietsparkeerplaatsen (10%)	-/- 39,00
korting o.b.v. Mobility as a Service (20%)	-/- 78,21
TOTAAL	117,41

Tabel 2.5: Parkeerbehoefteberekening beoogd scenario

In de parkeergarage worden 121 parkeerplaatsen gerealiseerd. Op het drukste moment is de parkeerbehoefte na correctie dubbelgebruik én toegestane korting vanuit gemeentelijk parkeerbeleid 117,41 (117) parkeerplaatsen. Er is daarmee sprake van een acceptabele parkeersituatie.

2.8 Parkeerbehoefte maximaal scenario

Naast een beoogd scenario is ook een maximaal scenario doorgerekend. Bij het invullen van de parkeerbalans van het maximale scenario is uitgegaan van een invulling van de planologische mogelijkheden met functies die de hoogste parkeervraag hebben. Op basis van de specifieke gebruiksregels van het bestemmingsplan is de volgende invulling mogelijk.

Wonen:

- Er zijn maximaal 600 woningen toegestaan in het plangebied, met een gezamenlijk maximum bvo van 54.140 m². Minimaal 156 woningen zijn groter dan 85 m² bvo.
- Het parkeerbeleid gaat uit van een onderverdeling van woningtypes op basis van gbo (gebruiksoppervlakte), zie bijlage 4, tabel 4.1 van de Beleidsregeling Parkeernormen

auto en fiets gemeente Rotterdam 2022. Voor de omrekening van bvo naar gbo hanteert het parkeerbeleid een omrekenfactor van 0,85. De 54.140 m² bvo is dus gelijk aan 46.019 m² gbo.

- Indien deze 46.019 m² gbo wordt ingevuld met 541,4 woningen uit de categorie 85-120 m² gbo (parkeerbehoefte: 1 autoparkeerplaats per woning) levert dat de hoogste parkeerbehoefte op, te weten 541,4 parkeerplaatsen. Een invulling met andere woninggroottes levert een kleinere parkeer behoefte op. 383 woningen van 120 m² gbo resulteert bijvoorbeeld in een behoefte van 460 parkeerplaatsen en 600 woningen van 76,7 m² gbo (vallend in de klasse 65-85 m² met een parkeerbehoefte van 0,6 per woningen) resulteert in een behoefte van 360.
- De 31 woningen van Moodz (vallend in de klasse 85-120 m² gbo) worden opgeteld bij de 541,4 woningen, dus het totaal is 572,4 woningen en een gelijk aantal parkeerplaatsen.

Niet-wonen:

Er is een divers programma aan niet-woonfuncties toegestaan van maximaal 15.860 m² bvo. Dit is als volgt onderverdeeld:

- bedrijven en kantoren: tezamen maximaal 10.000 m² bvo;
- gemakswinkel: maximaal 550 m² bvo;
- ondergeschikte detailhandel (ongelimiteerd);
- dienstverlening (maximaal 1.000 m² bvo);
- horeca (maximaal 800 m² bvo);
- hotel (maximaal 4.700/120 kamers);
- maatschappelijke voorzieningen (maximaal 2.000 m² bvo).

In aanvulling op het bovengenoemde programma met een totaal maximum van 15.860 m² bvo is nog het volgende toegestaan:

- 1.500 m² bvo horeca (feitelijk bestaand);
- 2.600 m² bvo woonzorgvoorziening;
- 1.700 m² bvo sportvoorzieningen.

Invoer parkeerbalans

1. Als eerste is het gemengde programma van maximaal 15.860 m² bvo ingevuld met functies die de hoogste parkeervraag hebben op basis van de normen in tabel 4.2 van bijlage 4 van de Beleidsregeling. Hierbij zijn de 'submetrages' per functie ook in acht genomen.

- Er is begonnen bij de functie/het submetrage dat de hoogste parkeervraag heeft. Dit zijn maatschappelijke voorzieningen, ingevuld met 'zorg - verpleeghuis'. Hiervoor is de aannahme gedaan dat een wooneenheid 25 m² is. Dit resulteert in 80 wooneenheden met 0,6 parkeerplaats per woning, die in de parkeerbalans in bijlage 2 zijn ingevoerd als 'zorg- of aanleunwoning'. Overigens is 25 m² voor een zorg- of aanleunwoning een zeer conservatieve inschatting, in de praktijk zal zo'n woning een stuk groter zijn. Omgerekend komt dit neer op 2,4 parkeerplaats per 100 m². Na aftrek van 2.000 m² bvo maatschappelijk resteert 13.860 m² van het totaal programma;

- Van alle toegestane functies heeft daarna horeca de grootste parkeerbehoefte, wanneer het ingevuld wordt met een restaurant. Dit heeft een parkeerbehoefte van 1,6 parkeerplaats per 100 m² bvo. Er is 800 m² bvo nieuwe horeca toegestaan, dus er resteert $13.860 - 800 = 13.060$ m² bvo van het ontwikkelprogramma;
- Vervolgens heeft hotel de hoogste parkeerbehoefte. In een hotel van 4.700 m² bvo komen 120 hotelkamers met een parkeerbehoefte van 0,5 parkeerplaats per kamer. Dit komt neer 1,27 parkeerplaats per 100 m² bvo hotel. Er resteert 8.360 m² bvo van het ontwikkelprogramma;
- De resterende 8.360 m² bvo wordt volledig ingevuld met kantoor, dat na hotel de hoogste parkeerbehoefte heeft van de resterende toegestane functies.
- Hierna is de 15.860 m² bvo 'op'. De functies gemakswinkel, ondergeschikte detailhandel en bedrijven hebben allemaal een lagere parkeerbehoefte per 100 m² dan de bovengenoemde functies dus deze doen niet mee in de parkeerbalans.

2. Vervolgens is het programma horeca, woonzorgvoorziening en sportvoorziening dat buiten het programma van 15.860 m² bvo valt in de parkeerbalans ingevoerd.

- De 1.500 m² bvo bestemde bestaande horeca is in de praktijk een café/bar, maar is in de balans ingevuld als restaurant met een parkeerbehoefte van een restaurant (1,6 parkeerplaats per 100 m² bvo)
- Voor de 2.600 m² bvo woonzorgvoorziening wordt dezelfde redenatielijn gehanteerd als hierboven: 25 m² bvo per wooneenheid, wat neerkomt op 104 zorg- of aanleunwoningen a 0,6 parkeerplaats per stuk;
- De 1.700 m² bvo sportvoorzieningen zijn ingevuld met een dansstudio/sportschool. Dit heeft de hoogste parkeerbehoefte (0,1 per 100 m² bvo) van alle functies in de groep 'sport en recreatie'

Daar tegenover is in lijn met de mogelijkheden binnen het gemeentelijk parkeerbeleid naast de korting voor nabijheid OV (40%), extra fietsparkeerplaatsen (10%) en MaaS (20%) ook gerekend met een extra korting voor deelauto's (13% van de maximale 20%) waarmee de totale korting op 83% uitkomt. De parkeerbehoefte van het maximaal scenario na toepassing van kortingen is weergegeven in tabel 2.6. In detail is de berekening weergegeven in bijlage 2.

	autoparkeerplaatsen
parkeereis o.b.v. woningen	683,40
parkeereis o.b.v. niet-woningen	162,04
totale parkeereis o.b.v. bebouwing	845,44
na correctie o.b.v. dubbelgebruik	695,06
korting o.b.v. nabijheid OV-halte (40%)	-/- 278,02
korting o.b.v. extra fietsparkeerplaatsen (10%)	-/- 69,00
korting o.b.v. deelauto's (13%)	-/- 92,00
korting o.b.v. Mobility as a Service (20%)	-/- 139,01
TOTAAL	117,02

Tabel 2.6: Parkeerbehoefteberekening maximaal scenario

In de parkeergarage worden 121 parkeerplaatsen gerealiseerd. Op het drukste moment is de parkeerbehoefte na correctie dubbelgebruik en toegestane korting vanuit gemeentelijk parkeerbeleid 117,02 (117) parkeerplaatsen. Er is daarmee sprake van een acceptabele parkeersituatie.

3. Conclusie

Voor het Zomerhofkwartier is een parkeerbalans opgesteld op basis van de gemeentelijke parkeernormering voor het beoogde scenario en het maximaal scenario.

Uit de parkeerbehoefteberekening voor het beoogde scenario (zie bijlage 1) blijkt dat 117 parkeerplaatsen nodig zijn op eigen terrein (waarvan 15 parkeerplaatsen voor deelauto's). In de parkeergarage zijn 121 parkeerplaatsen opgenomen. Er is daarmee sprake van een acceptabele parkeersituatie.

Uit de parkeerbehoefteberekening voor het maximaal scenario (zie bijlage 2) blijkt dat 117 parkeerplaatsen nodig zijn op eigen terrein (waarvan 23 parkeerplaatsen voor deelauto's). In de parkeergarage zijn 121 parkeerplaatsen opgenomen. Er is daarmee sprake van een acceptabele parkeersituatie.

Bijlage 1 Parkeermodel

beoogd scenario

30-04-2025, 15:10

Parkeereis

... [Rotterdam.nl](#) | [Parkeereis](#)

Kleine projecten

Kleine projecten zijn volledig vrijgesteld van de parkeereis. Een klein project kan bestaan uit een woonfunctie, een (of meerdere) niet-woonfunctie(s) of een combinatie van een woonfunctie en een (of meerdere) niet-woonfunctie(s).

Binnen de woonfunctie gaat het om het totaal van functies tot 300 m² gbo. Het totaal aan woonfuncties kan dus nooit meer zijn dan 299 m² gbo. De eis voor een fietsenberging voor woningen is geregeld in het Bouwbesluit 2012.

Binnen de niet-woonfunctie gaat het om het totaal van functies tot 600 m² bvo, waar tot maximaal 200 m² bvo horeca daar onderdeel van uitmaakt. Het totaal aan niet-woonfuncties kan dus nooit meer zijn dan 599 m² bvo. ¹ Als de horecafunctie groter dan 199 m² bvo is, dan geldt er zowel een fietsparkeer- als autoparkeereis.

Het is mogelijk om voor enkel de woonfunctie(s), of enkel de niet-woonfunctie(s), in aanmerking te komen voor een vrijstelling. Zie de onderstaande tabel ter illustratie.

	Woonfuncties (gbo)	Niet-woonfuncties (bvo)
Parkeereis auto	geen parkeereis tot 300 m ² gbo	geen parkeereis tot 600 m ² bvo, waarvan horecafuncties tot 200 m ²
Parkeereis fiets	geen vrijstelling	geen parkeereis tot 600 m ² bvo, waarvan horecafuncties tot 200 m ²

Selecteer functie(s) en oppervlakte(s)

Selecteer voor iedere functie een relevante oppervlakte aanduiding:

Woonfuncties (gbo totale project)	☐ geen	☐ < 300 m ²	☒ ≥ 300 m ²
Horecafuncties (bvo)	☐ geen of < 200 m ²		☒ ≥ 200 m ²
Niet-woonfuncties (bvo totale project, incl. horeca) ¹	☐ geen of < 600 m ²		☒ ≥ 600 m ²

U bent niet vrijgesteld van minimale parkeereisen voor auto's.

U bent niet vrijgesteld van minimale parkeereisen voor fietsen.

<https://concern.r.rotterdam.nl/parkeereis/#bestemming>

1/14

Gebiedstypen



De kaart is tevens [hier](#) beschikbaar in hoge resolutie. Deze kaart is heel gedetailleerd en duurt daardoor lang om te tonen.

Selecteer gebiedstype

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

Woningen

De normgrondslag bij woningen is uitgedrukt in m² gebruiksvloeroppervlak (gbo). Wanneer in de planfase dit nog niet bekend is kan ook worden gerekend met m² bruto vloeroppervlak achter de voordeur, conform de meetmethoden van NEN2580 (maar zonder parkeerruimte). Ook hierin blijven de gemeenschappelijke ruimten bij meergezinswoningen buiten beschouwing. De omrekenfactor van gbo naar bvo is: 0,85.

Berekening Autoparkeerplaatsen

De autoparkeernorm kan worden verlaagd tot 0 autoparkeerplaats per woning indien er sprake is van een **transformatie** naar een studentenhuisvesting in betaald parkeergebied en er geen mogelijkheid is om parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren of te salderen. Transformatie is het ingrijpend vernieuwen van een bestaand gebouw, waarbij het gebruik gewijzigd wordt.

Oppervlakte per woning (gbo)	Aantal woningen	Norm	Eis
Studentenhuizen, per kamer		# 0,1 / woning	0,00
Getransformeerde studentenhuizen, per kamer		# 0,0 / woning	0,00
< 40 m ²		# 0,1 / woning	0,00
40 tot 65 m ²	307	# 0,4 / woning	122,80
65 tot 85 m ²	223	# 0,6 / woning	133,80
85 tot 120 m ²	84	# 1,0 / woning	84,00
≥ 120 m ²	12	# 1,2 / woning	14,40
Zorg- of aanleunwoning ≤ 100 m ²		# 0,6 / woning	0,00
Sociale huurwoning		# 0,6 / woning	0,00
Totaal		Autoparkeereis	355,00

Berekening Fietsparkeerplaatsen

Zodra er geen voorschriften voor een (fietsen-)berging meer zijn opgenomen in de regeling die het Bouwbesluit 2012 opvolgt, geldt bij nieuwbouw van woningen dan wel de transformatie of herbestemming tot woningen de fietsparkeereis, bedoeld zoals hieronder. Tot die tijd gaat het om een aanbeveling. In appartementsgebouwen moeten de fietsparkeerplaatsen in een gezamenlijke stalling uitgevoerd worden.

Als men gebruik maakt van een centrale stalling, dient deze te voldoen aan de ontwerp kwaliteit en ontwerpseisen conform de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022.

Oppervlakte per woning (gbo)	Aantal woningen	Norm	Eis
Studentenhuizen, per kamer		# 1,00 / woning	0,00
Appartement < 40 m ²		# 2,00 / woning	0,00
Appartement 40 tot 65 m ²	307	# 2,00 / woning	614,00
Appartement 65 tot 85 m ²	223	# 3,00 / woning	669,00
Appartement 85 tot 120 m ²	84	# 3,00 / woning	252,00
Appartement ≥ 120 m ²	12	# 4,00 / woning	48,00
Rij- en vrijstaande woningen		# 5,00 / woning	0,00
Totaal		Fietsparkeereis	1.583,00

Buitenmodel fietsen

De fietsparkeereis, inclusief de verschillende categorieën fietsmodellen, dient duidelijk in de tekeningen en ontwerpen van het project te worden verwerkt, volgens de juiste maatvoering.

Categorieën	Maatvoering	Buitenmodel percentages	Buitenmodel aantallen
Reguliere fietsparkeerplekken	Rekken/Vakken Breedte: 400mm Lengte: 1900mm	60%	949,80
Beperkt afwijkend	Rekken/Vakken Breedte: minimaal 500mm Lengte: 1900mm	30%	474,90
Sterk afwijkend	Vakken Breedte: minimaal 1000mm Lengte: 1900mm	10%	158,30

Korting autoparkeereis centrumgebied

Indien een ontwikkeling wordt gerealiseerd in gebiedstype A (hoogstedelijk gebied, in gebied Centrum), gelden er de volgende bijzondere bepalingen:

- De autoparkeernormen voor niet-woonfuncties, worden toegepast als maximumnormen, met uitzondering van de functiecategorieën Werken, Onderwijs en Zorg.
- De autoparkeernormen voor niet-woonfuncties, kunnen worden verlaagd tot 0, met uitzondering van de functiecategorieën Werken, Onderwijs en Zorg.

Wilt u gebruik maken van de korting op de autoparkeereis in het centrumgebied?

☐ Ja

☒ Nee

Niet woningen

Onderstaande tabel bevat een overzicht van gebouwen met een niet-woningfunctie en hun bijbehorende parkeernorm. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, wordt de parkeerbehoefte bepaald aan de hand van een vergelijkbare functie. Indien het om een oppervlakte gaat, dan is dit op basis van m² bruto vloeroppervlakte (bvo).

Voor sommige niet-woonfuncties geldt een minimale fietsparkeereis van 10. Dit zijn de functies: *Bedrijfsverzamelgebouw / Atelier, Commerciële dienstverlening (en kantoren met baliefunctie), Supermarkt en de Mandjessupermarkt*. Daarnaast geldt een eis van minimaal 3 bakfietsplaatsen voor een *Crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf*.

Werken	Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen		
	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm	Bezoek
Kantoor		0,76 / 100m ²	0,00	2 / 100m ²	0,00
Bedrijfsverzamelgebouw / Atelier	8000	0,72 / 100m ²	57,60	2 / 100m ² (min. 10)	160,00
Arbeidsintensief / bezoekersextensief bedrijf (industrie, laborat. werkplaats, etc.)	1000	0,67 / 100m ²	6,70	1 / 100m ²	10,00

Werken	Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen		Eis	Bezoek
	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm		
Arbeidsextensief / bezoekersextensief bedrijf (loods, opslag, transportbedrijf etc.)	m ²	0,19 / 100m ²	0,00	0,25 / 100m ²	0,00	5% 0,00

Winkelen	Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen		Eis	Bezoek
	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm		
Commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie	600 m ²	1,2 / 100m ²	7,20	5 / 100m ² (min. 10)	30,00	20% 6,00
Detailhandel inclusief kringloopwinkel en apotheek	m ²	0,38 / 100m ²	0,00	2,7 / 100m ²	0,00	85% 0,00
Supermarkt	550 m ²	0,38 / 100m ²	2,09	2,9 / 100m ² (min. 10)	15,95	85% 13,56
Mandjessupermarkt (max. 500 m ² bvo)	m ²	100m ²	0,00	2,9 / 100m ² (min. 10)	0,00	85% 0,00
Grootchalige detailhandel	m ²	100m ²	0,00	0,4 / 100m ²	0,00	85% 0,00
Bouwmarkt, tuincentrum, kringloopwinkel	m ²	100m ²	0,00	0,4 / 100m ²	0,00	85% 0,00
Showroom, meubelzaak	m ²	0,26 / 100m ²	0,00	0,4 / 100m ²	0,00	85% 0,00

Sport en Recreatie	Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen		Eis	Bezoek
	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm		
Gymzaal, sporthal binnen (incl squash, tennis)	700 m ²	0,08 / 100m ²	0,56	2,5 / 100m ²	17,50	95% 16,63
Sportveld buiten (incl. tennisbaan)	ha	0,65 / hectare	0,00	61 / ha (of maatwerk)	0,00	95% 0,00
Dansstudio, sportschool	m ²	0,1 / 100m ²	0,00	5 / 100m ²	0,00	90% 0,00
Jachthaven	#	0,05 / ligplaats	0,00	maatwerk	0,00	0% 0,00

Cultuur	Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen		Eis	Bezoek
	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm		
Museum	m ²	0,02 / 100m ²	0,00	0,9 / 100m ²	0,00	95% 0,00
Bibliotheek	m ²	0,01 / 100m ²	0,00	3 / 100m ²	0,00	95% 0,00
Bioscoop, theater, schouwburg auto	#	0,01 / zitplaats	0,00	n.v.t.	0,00	0% 0,00
Bioscoop, theater, schouwburg fiets	m ²	n.v.t.	0,00	7,8 / 100m ²	0,00	95% 0,00

Cultuur	Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen			
	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm	Eis	Bezoek
Sociaal cultureel centrum, wijkgebouw	335 m ²	0,1 / 100m ²	0,34	3 / 100m ² (of maatwerk)	10,05	95% 9,55
Religiegebouw auto	#	0,01 / bezoekersplaats	0,00	n.v.t.	0,00	0% 0,00
Religiegebouw fiets	n.v.t.	bezoekersplaats	0,00	maatwerk	0,00	90% 0,00

Horeca	Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen			
	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm	Eis	Bezoek
Cafetaria/snackbar	m ²	0,4 / 100m ²	0,00	9 / 100m ²	0,00	90% 0,00
Discotheek / feestruimte	m ²	0,7 / 100m ²	0,00	18 / 100m ²	0,00	90% 0,00
Café / bar	2300 m ²	0,4 / 100m ²	9,20	10 / 100m ²	230,00	90% 207,00
Restaurant	m ²	1,6 / 100m ²	0,00	10 / 100m ²	0,00	80% 0,00
Logies / pension	#	0,2 / per kamer	0,00	0,4 / per kamer	0,00	50% 0,00
Hotel	120 #	0,5 / per kamer	60,00	0,4 / per kamer	48,00	50% 24,00

Onderwijs	Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen			
	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm	Eis	Bezoek
Crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	600 m ²	0,8 / 100m ²	4,80	1,9 / (min. 3 bakfietsplaatsen)	11,40	0% 0,00
Basisonderwijs	#	0,4 / lokaal (excl. Kiss & Ride-strook)	0,00	10 / lokaal	0,00	0% 0,00
Vorbereidend dagonderwijs (vmbo, havo, vwo)	#	0,4 / lokaal	0,00	15 / lokaal	0,00	11% 0,00
Beroepsonderwijs en WO	#	0,5 / lokaal	0,00	13 / lokaal	0,00	0% 0,00

Zorg	Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen			
	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm	Eis	Bezoek
Ziekenhuis	#	1,1 / bed	0,00	0,9 / bed	0,00	30% 0,00
Verpleeghuis, hersteltehuis, hospice	38 #	0,4 / wooneenheid	15,20	0,2 / wooneenheid	7,60	55% 4,18
1e lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)	14 #	0,53 / behandelkamer	7,42	1 / behandelkamer	14,00	55% 7,70

Totaal

Autoparkeereis	171,11
Fietsparkeereis	554,50
Aandeel kort stallen (bezoek)	297,11

Buitenmodel fietsen

De fietsparkeereis, inclusief de verschillende categorieën fietsmodellen, dient duidelijk in de tekeningen en ontwerpen van het project te worden verwerkt, volgens de juiste maatvoering.

De onderstaande tabel betreft een onderverdeling van de totale fietsparkeereis voor de niet-woningfuncties. Hierin is niet het onderscheid gemaakt tussen lang parkeren (overdekt) en kort parkeren (onoverdekt).

Categorieën	Maatvoering	Buitenmodel percentages	Buitenmodel aantallen
Reguliere fietsparkeerplekken	Rekken/Vakken Breedte: 400mm Lengte: 1900mm	60%	332,70
Beperkt afwijkend	Rekken/Vakken Breedte: minimaal 500mm Lengte: 1900mm	30%	166,35
Sterk afwijkend	Vakken Breedte: minimaal 1000mm Lengte: 1900mm	10%	55,45

Dubbelgebruik

Om de parkeervoorzieningen optimaal in te zetten wordt gebruik gemaakt van dubbelgebruik van de aanwezige parkeervoorzieningen. 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 worden gebruikt om de parkeerbehoefte op het maatgevende (drukste) moment te bepalen.

Voorwaarden dubbelgebruik

- Bij de aanvraag om een omgevingsvergunning wordt aangetoond dat de parkeervoorziening voor meerdere functies gebruikt kan worden.
- De parkeervoorziening is toegankelijk voor alle mogelijke gebruikers van de ontwikkeling waarvoor de parkeervoorziening wordt gerealiseerd.
- Het dubbelgebruik wordt onderbouwd met een parkeerbalans, waarbij de aanwezigheidspercentages worden aangehouden.

Berekening dubbelgebruik auto's

Voldoet de bouw aanvraag aan alle voorwaarden van dubbelgebruik? ☒ Ja ☐ Nee

30-04-2025, 15:10

		Parkeereis							
Functie	Eis	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koeeavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Nacht	
Woning bewoners	355,00	(50%) 177,50	(50%) 177,50	(90%) 319,50	(80%) 284,00	(60%) 213,00	(80%) 284,00	(100%) 355,00	
Bedrijfsverzamelgebouw 57,60 / Atelier		(100%) 57,60	(100%) 57,60	(5%) 2,88	(5%) 2,88	(0%) 0,00	(0%) 0,00		
Arbeidsintensief / bezoekersintensief bedrijf (Industrie, laborat, werkplaats, etc.)	6,70	(100%) 6,70	(100%) 6,70	(5%) 0,34	(5%) 0,34	(0%) 0,00	(0%) 0,00		
Commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie	7,20	(100%) 7,20	(100%) 7,20	(5%) 0,36	(75%) 5,40	(0%) 0,00	(0%) 0,00		
Supermarkt	2,09	(30%) 0,63	(60%) 1,25	(40%) 0,84	(80%) 1,67	(100%) 2,09	(40%) 0,84		
Gymzaal, sporthal binnen (incl squash, tennis)	0,56	(50%) 0,28	(50%) 0,28	(100%) 0,56	(100%) 0,56	(100%) 0,56	(100%) 0,56		
Sociaal cultureel centrum, wijkgebouw	0,34	(10%) 0,03	(40%) 0,13	(100%) 0,34	(100%) 0,34	(60%) 0,20	(90%) 0,30		
Café / bar	9,20	(30%) 2,76	(40%) 3,68	(90%) 8,28	(80%) 7,36	(70%) 6,44	(100%) 9,20		
Hotel	60,00	(100%) 60,00	(50%) 30,00	(70%) 42,00	(70%) 42,00	(50%) 30,00	(100%) 60,00		
Crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	4,80	(100%) 4,80	(100%) 4,80	(0%) 0,00	(0%) 0,00	(0%) 0,00	(0%) 0,00		
Verpleeghuis, herstellingshuis, hospice	15,20	(50%) 7,60	(50%) 7,60	(100%) 15,20	(100%) 15,20	(60%) 9,12	(80%) 12,16		
Te lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)	7,42	(100%) 7,42	(75%) 5,57	(10%) 0,74	(10%) 0,74	(10%) 0,74	(10%) 0,74		
Totaal		332,52	302,31	391,03	360,94	262,15	367,80	355,00	

Autoparkeereis (maximum van de parkeervraag per dagdeel): 391,03

Berekening dubbelgebruik fietsen

Voldoet de bouwaanvraag aan alle voorwaarden van dubbelgebruik?

☒ Ja☐ Nee

Voor woningen kan geen dubbelgebruik worden gebruikt ten opzichte van de fietsparkeereis. De fietsparkeerplaatsen van bewoners dienen namelijk op elk moment van de dag beschikbaar te zijn waarbij ze afgesloten en afgescheiden worden van andere gebruikers. De aanwezigheidstabel voor fietsen is hierop aangepast door alle aanwezigheidspercentages voor woningen automatisch op 100% in te stellen.

Functie	Eis	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koeeavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Nacht	
Woning bewoners	1.583,00	(100%) 1.583,00	(100%) 1.583,00	(100%) 1.583,00	(100%) 1.583,00	(100%) 1.583,00	(100%) 1.583,00	(100%) 1.583,00	
Bedrijfsverzamelgebouw 100,00 / Atelier		(100%) 100,00	(100%) 100,00	(5%) 5,00	(5%) 5,00	(0%) 0,00	(0%) 0,00		
Arbeidsintensief / bezoekersintensief bedrijf (Industrie, laborat, werkplaats, etc.)	10,00	(100%) 10,00	(100%) 10,00	(5%) 0,50	(5%) 0,50	(0%) 0,00	(0%) 0,00		
Commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie	30,00	(100%) 30,00	(100%) 30,00	(5%) 1,50	(75%) 22,50	(0%) 0,00	(0%) 0,00		
Supermarkt	15,95	(30%) 4,79	(60%) 9,57	(40%) 6,38	(80%) 12,76	(100%) 15,95	(40%) 6,38		
Totaal		1.943,74	1.947,04	1.876,33	1.892,41	1.813,44	1.901,41	1.583,00	

<https://concrem.nl/rotterdam.nl/parkeereis/#bestemming>

8/14

30-04-2025, 15:10

Functie	Parkeereis							
	Els	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koepavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Nacht
Gymzaal, sporthal binnen (incl squash, tennis)	17,50	(50%) 8,75	(50%) 8,75	(100%) 17,50	(100%) 17,50	(100%) 17,50	(100%) 17,50	
Sociaal cultureel centrum, wijkgebouw	10,05	(10%) 1,01	(40%) 4,02	(100%) 10,05	(100%) 10,05	(50%) 5,03	(90%) 9,05	
Café / bar	230,00	(90%) 69,00	(40%) 92,00	(90%) 207,00	(85%) 195,50	(70%) 161,00	(100%) 230,00	
Hotel	48,00	(100%) 48,00	(50%) 24,00	(70%) 33,60	(70%) 33,60	(50%) 24,00	(100%) 48,00	
Crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	11,40	(100%) 11,40	(100%) 11,40	(0%) 0,00	(0%) 0,00	(0%) 0,00	(0%) 0,00	
Verpleeghuis, herstellinghuis, hospice	7,60	(50%) 3,80	(50%) 3,80	(100%) 7,60	(100%) 7,60	(50%) 4,55	(80%) 6,08	
Te lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)	14,00	(100%) 14,00	(75%) 10,50	(100%) 1,40	(100%) 1,40	(100%) 1,40	(100%) 1,40	
Totaal		1.943,74	1.947,04	1.876,53	1.892,41	1.813,44	1.901,41	1.583,00

Fietsparkeereis (maximum van de parkeervraag per dagdeel): **1.947,04**

Saldering

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 parkeernormen 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:

- Parkeren op eigen terrein (kan altijd worden toegepast)
- Parkeren op straat (goedkeuring gemeente is vereist)

Parkeren op eigen terrein

Nieuwe parkeernorm: lager

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.

Nieuwe parkeernorm: hoger

Als de parkeernorm 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.

Parkeren op straat

Langdurige leegstand

Als er sprake is van langdurige leegstand – uitgangspunt is minimaal 5 jaar - mag niet meer gesaldeer worden.

Maatgevend moment (Aanwezigheidspercentages)

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, is er feitelijk sprake van een nieuwe parkeerbehoefte die niet gesaldeer 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 dat moment was er geen parkeerdruk van de school of het bedrijf. Er is dus sprake van een nieuwe parkeerbehoefte en er kan niet gesaldeer worden.

Invoering

Wanneer de auto- en/of fietsparkeereis voor een bestaande functie kan worden gesaldeer moet de rekentool los worden ingevuld om de parkeereis van de bestaande functie te berekenen.

<https://concern.ir.rotterdam.nl/parkeereis/#bestemming>

9/14

Voer hieronder de parkeereis voor auto's (linkertabel) en voor fietsen (rechter tabel) in. Dit kan berekend worden door de berekening voor de parkeereis nog een keer apart in te voeren voor die situatie.

Is er sprake van een langdurige leegstand (≥ 5 jaar)? ☐ Ja ☒ Nee
 Is er sprake van een functiewijziging? ☐ Ja ☒ Nee

	Auto	Fiets
Parkeereis na correctie dubbelgebruik	391,03	1.947,04
Parkeereis laatste gebruik	0	0
Parkeereis na aftrek laatste gebruik	391,03	1.947,04

Nabijheid OV-halte

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. Voor de gehanteerde gebiedsindeling (zone A, B en C) zie de indeling op de kaart bij [Gebiedstypen](#) of klik [hier](#) voor de zonering in hoge resolutie. Als de 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.

De vermindering van de parkeereis kan per aanvraag voor een omgevingsvergunning slechts éénmaal worden toegepast.

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

Deze korting is niet van toepassing op de gebieden Hoek van Holland, Pernis en Rozenburg.

Invoertip: er is maar één keuze mogelijk in de onderstaande tabel. Kies daarom een optie die van toepassing is en die het hoogste kortingspercentage geeft.

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 Nesseland	☐ -10%	☐ -5%	☐ -0%
Overige tramhaltes in gebiedstype C	☐ -10%	☐ -5%	☐ -0%
	☐ Niet van toepassing		

Autoparkeerplaatsen

Bruto	391,03
Korting obv OV-nabijheid	(40%) 156,41

Extra fietsparkeerplaatsen

Indien een ontwikkeling in betaald parkeergebied voorziet in extra fietsparkeerplaatsen op eigen terrein, 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 (bewoners, werkers, studenten).

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

Deze korting is niet van toepassing op de gebieden Hoek van Holland, Pernis en Rozenburg.

Extra fietsparkeerplaatsen

Verlaging autoparkeereis	10%	39,00
Maximale verlaging autoparkeereis	10%	39,10
Uiteindelijke verlaging autoparkeereis	10%	39,00

Deelauto's

Indien bij een woningontwikkeling in betaald parkeergebied voor ten minste 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's beschikbaar worden gesteld op geoormerkte deelautoparkeerplaatsen in de bijbehorende of toegewezen parkeervoorziening, kan de autoparkeereis met ten hoogste 20% verlaagd worden, in de verhouding één deelautoparkeerplaats in plaats van vijf gewone autoparkeerplaatsen.

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

Deze korting is niet van toepassing op de gebieden Hoek van Holland, Pernis en Rozenburg.

Extra deelautoparkeerplaatsen

Verlaging reguliere parkeerplaatsen		0,00
Verlaging totaal aantal parkeerplaatsen	0%	0,00

Maximale verlaging parkeereis	20%	71,00
Uiteindelijke verlaging aantal parkeerplaatsen		0,00

Mobility as a Service (MaaS)

Indien bij een ontwikkeling in betaald parkeergebied gebied voor alle toekomstige gebruikers van Mobility as a Service (MaaS), voor ten minste 10 jaar beschikbaar wordt gesteld, kan de autoparkeereis met ten hoogste 20% worden verlaagd.

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

Deze korting is niet van toepassing op de gebieden Hoek van Holland, Pernis en Rozenburg.

Verlaging autoparkeerplaatsen	20 %	78,21
Maximale verlaging autoparkeerplaatsen	20%	78,21
Uiteindelijke verlaging autoparkeerplaatsen	20%	78,21

EV-Ready

Het Rotterdamse wegverkeer elektrificeert snel en zal waarschijnlijk ergens tussen 2040 en 2050 vrijwel volledig elektrisch worden. Een toekomstbestendig nieuwbouwplan is voorbereid op deze groei. Door rekening te houden met de onderstaande adviezen kunnen plannen worden ontworpen die klaar zijn voor deze elektrische voertuigen. Houd hierbij rekening met de ladder van laden; EV-rijders die toegang hebben tot een eigen parkeervak worden geacht hier te laden en niet in de openbare ruimte.

(Semi)publiek toegankelijke vakken

Uiteindelijk zal 1 op de 4 (semi)publiek toegankelijke parkeervakken uitgerust moeten worden van een laadpunt (1 laadpaal = 2 laadpunten). Houd voor deze vakken rekening met de onderstaande ontwerpaspecten.

- Ontwerp stoepen achter parkeerplaatsen voor laadpunten van minimaal 1,5 meter breed, zodat de stoep ook na plaatsing van een laadpaal nog goed toegankelijk is.
- Er is ten minste 60 cm vrije ruimte achter het parkeervak nodig voor de plaatsing van een laadpaal.
- Bij voorkeur niet voor voorgevels van woningen of raampartijen.
- Houd rekening met de invloedssfeer van boomwortels bij het inpassen van parkeervakken voor laden.
- Clustering op een centrale plek zoals een parkeerkoffer/plein biedt meer laadzekerheid en comfort voor de elektrische rijder.

Private parkeervakken

Ieder niet gedeeld vak zal in de toekomst een eigen laadpunt nodig hebben, houd voor deze vakken rekening met de onderstaande ontwerpaspecten.

- Licht het private parkeervak niet op dezelfde kavel als de woning/het gebouw, dan is het geadviseerd kabeldoorvoeren te realiseren van de woning/het gebouw naar de parkeerplaats(en). Moet er gemeentelijke grond gekruist worden? Dat is onder voorwaarden mogelijk.

- Er is ten minste 60 cm ruimte achter het parkeervak nodig voor een laadpunt.

Bebouwd parkeren

Bij bebouwd parkeren zijn er naast het bovenstaande nog een aantal extra adviezen.

- Wijs parkeervakken niet toe aan specifieke woningen, zo hoeven niet alle vakken laadpunt ready ontworpen te worden, maar kunnen meerdere gebruikers 1 laadpunt delen.
- Reserveer ruimte in de installatieruimte voor een installatie en transformator die tot 100% van alle parkeervakken gelijktijdig kan voorzien van tenminste 2,9 kW.
- Wil je meer weten over EV ready parkeergarages, bekijk dan [hier](#) de nieuwe richtlijn parkeergarages van de NAL.

Samenvatting van de berekening

Bruto parkeereis	Auto	Fiets
Parkeereis o.b.v. woningen		355,00 1.583,00
Parkeereis o.b.v. niet-woningen		171,11 554,50
Totale parkeereis o.b.v. bebouwing		526,11 2.137,50
Na correctie o.b.v. dubbelgebruik		391,03 1.947,04
Na correctie o.b.v. saldering		391,03 1.947,04
Netto parkeereis	Auto	Fiets
Korting o.b.v. nabijheid OV-halte	40%	156,41 n.v.t.
Korting o.b.v. extra fietsparkeerplaatsen	10%	39,00 -78,00
Korting o.b.v. deelauto's (woonfunctie)	0%	0,00 n.v.t.
Korting o.b.v. Mobility as a Service (MaaS)	20%	78,21 n.v.t.
Totaal kortingen		273,62 -78,00
Netto parkeereis		117,41 2.025,00
Berekening buitenmodelpercentages fietseis	Maatvoering	Aantallen
Reguliere fietsparkeerplekken	Hart-op-hart afstand minimaal 400mm	1.215,00
Buitenmodellen licht afwijkend	Hart-op-hart afstand minimaal 500mm	607,50
Buitenmodellen sterk afwijkend	Vakken van minimaal 1000mm breed	202,50

Parkeereis auto's

De parkeereis voor auto's ligt op 391. Bij toepassing van kortingen kan deze verlaagd worden tot 117.

Parkeereis fietsen

De parkeereis voor fietsen ligt op 2.025. Waarvan 1.728 voor lang stallen en 297 voor kort stallen zijn bedoeld.

De bovenstaande berekening is slechts indicatief en er kunnen geen rechten aan verbonden worden.

Bijlage 2 Parkeermodel

maximaal scenario

23-04-2025, 17:19

Parkeereis

... [Rotterdam.nl](#) | [Parkeereis](#)

Kleine projecten

Kleine projecten zijn volledig vrijgesteld van de parkeereis. Een klein project kan bestaan uit een woonfunctie, een (of meerdere) niet-woonfunctie(s) of een combinatie van een woonfunctie en een (of meerdere) niet-woonfunctie(s).

Binnen de woonfunctie gaat het om het totaal van functies tot 300 m² gbo. Het totaal aan woonfuncties kan dus nooit meer zijn dan 299 m² gbo. De eis voor een fietsenberging voor woningen is geregeld in het Bouwbesluit 2012.

Binnen de niet-woonfunctie gaat het om het totaal van functies tot 600 m² bvo, waar tot maximaal 200 m² bvo horeca daar onderdeel van uitmaakt. Het totaal aan niet-woonfuncties kan dus nooit meer zijn dan 599 m² bvo. ¹ Als de horecafunctie groter dan 199 m² bvo is, dan geldt er zowel een fietsparkeer- als autoparkeereis.

Het is mogelijk om voor enkel de woonfunctie(s), of enkel de niet-woonfunctie(s), in aanmerking te komen voor een vrijstelling. Zie de onderstaande tabel ter illustratie.

	Woonfuncties (gbo)	Niet-woonfuncties (bvo)
Parkeereis auto	geen parkeereis tot 300 m ² gbo	geen parkeereis tot 600 m ² bvo, waarvan horecafuncties tot 200 m ²
Parkeereis fiets	geen vrijstelling	geen parkeereis tot 600 m ² bvo, waarvan horecafuncties tot 200 m ²

Selecteer functie(s) en oppervlakte(s)

Selecteer voor iedere functie een relevante oppervlakte aanduiding:

Woonfuncties (gbo totale project)	☐ geen	☐ < 300 m ²	☒ ≥ 300 m ²
Horecafuncties (bvo)	☐ geen of < 200 m ²		☒ ≥ 200 m ²
Niet-woonfuncties (bvo totale project, incl. horeca) ¹	☐ geen of < 600 m ²		☒ ≥ 600 m ²

U bent **niet** vrijgesteld van minimale parkeereisen voor auto's.

U bent **niet** vrijgesteld van minimale parkeereisen voor fietsen.

Gebiedstypen



De kaart is tevens [hier](#) beschikbaar in hoge resolutie. Deze kaart is heel gedetailleerd en duurt daardoor lang om te tonen.

Selecteer gebiedstype

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

<https://concern.r.rotterdam.nl/parkeereis/#bestemming>

1/12

Woningen

De normgrondslag bij woningen is uitgedrukt in m² gebruiksvloeroppervlak (gbo). Wanneer in de planfase dit nog niet bekend is kan ook worden gerekend met m² bruto vloeroppervlak achter de voordeur, conform de meetmethoden van NEN2580 (maar zonder parkeerruimte). Ook hierin blijven de gemeenschappelijke ruimten bij meergezinswoningen buiten beschouwing. De omrekenfactor van gbo naar bvo is: 0,85.

Berekening Autoparkeerplaatsen

De autoparkeernorm kan worden verlaagd tot 0 autoparkeerplaats per woning indien er sprake is van een **transformatie** naar een studentenhuisvesting in betaald parkeergebied en er geen mogelijkheid is om parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren of te salderen. Transformatie is het ingrijpend vernieuwen van een bestaand gebouw, waarbij het gebruik gewijzigd wordt.

Oppervlakte per woning (gbo)	Aantal woningen	Norm	Eis
Studentenhuisen, per kamer		# 0,1 / woning	0,00
Getransformeerde studentenhuisen, per kamer		# 0,0 / woning	0,00
< 40 m ²		# 0,1 / woning	0,00
40 tot 65 m ²		# 0,4 / woning	0,00
65 tot 85 m ²		# 0,6 / woning	0,00
85 tot 120 m ²	573	# 1,0 / woning	573,00
≥ 120 m ²		# 1,2 / woning	0,00
Zorg- of aanleunwoning ≤ 100 m ²	184	# 0,6 / woning	110,40
Sociale huurwoning		# 0,6 / woning	0,00
Totaal		Autoparkeereis	683,40

Berekening Fietsparkeerplaatsen

Zodra er geen voorschriften voor een (fietsen-)berging meer zijn opgenomen in de regeling die het Bouwbesluit 2012 opvolgt, geldt bij nieuwbouw van woningen dan wel de transformatie of herbestemming tot woningen de fietsparkeereis, bedoeld zoals hieronder. Tot die tijd gaat het om een aanbeveling. In appartementsgebouwen moeten de fietsparkeerplaatsen in een gezamenlijke stalling uitgevoerd worden.

Als men gebruik maakt van een centrale stalling, dient deze te voldoen aan de ontwerp kwaliteit en ontwerp eisen conform de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022.

Oppervlakte per woning (gbo)	Aantal woningen	Norm	Eis
Studentenhuisen, per kamer		# 1,00 / woning	0,00
Appartement < 40 m ²	184	# 2,00 / woning	368,00
Appartement 40 tot 65 m ²		# 2,00 / woning	0,00
Appartement 65 tot 85 m ²		# 3,00 / woning	0,00
Totaal		Fietsparkeereis	2.087,00

23-04-2025, 17:19

Oppervlakte per woning (gbo)Appartement 85 tot 120 m²Appartement ≥ 120 m²

Rij- en vrijstaande woningen

Totaal**Parkeereis****Aantal woningen****Norm****Eis**

573

#

3,00 / woning

1.719,00

#

4,00 / woning

0,00

#

5,00 / woning

0,00**Fietsparkeereis****2.087,00****Buitenmodel fietsen**

De fietsparkeereis, inclusief de verschillende categorieën fietsmodellen, dient duidelijk in de tekeningen en ontwerpen van het project te worden verwerkt, volgens de juiste maatvoering.

Categorieën	Maatvoering	Buitenmodel percentages	Buitenmodel aantallen
Reguliere fietsparkeerplekken	Rekken/Vakken Breedte: 400mm Lengte: 1900mm	60%	1.252,20
Beperkt afwijkend	Rekken/Vakken Breedte: minimaal 500mm Lengte: 1900mm	30%	626,10
Sterk afwijkend	Vakken Breedte: minimaal 1000mm Lengte: 1900mm	10%	208,70

Korting autoparkeerels centrumgebied

Indien een ontwikkeling wordt gerealiseerd in gebiedstype A (hoogstedelijk gebied, in gebied Centrum), gelden er de volgende bijzondere bepalingen:

- De autoparkeernormen voor niet-woonfuncties, worden toegepast als maximumnormen, met uitzondering van de functiecategorieën Werken, Onderwijs en Zorg.
- De autoparkeernormen voor niet-woonfuncties, kunnen worden verlaagd tot 0, met uitzondering van de functiecategorieën Werken, Onderwijs en Zorg.

Wilt u gebruik maken van de korting op de autoparkeereis in het centrumgebied?

☐ Ja☒ Nee**Niet woningen**

Onderstaande tabel bevat een overzicht van gebouwen met een niet-woningfunctie en hun bijbehorende parkeernorm.

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

Indien het om een oppervlakte gaat, dan is dit op basis van m² bruto vloeroppervlakte (bvo).

Voor sommige niet-woonfuncties geldt een minimale fietsparkeereis van 10. Dit zijn de functies: *Bedrijfsverzamelgebouw / Atelier, Commerciële dienstverlening (en kantoren met baliefunctie), Supermarkt en de Mandjessupermarkt*. Daarnaast geldt een eis van minimaal 3 bakfietsplaatsen voor een *Crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf*.

Werken	Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen		Eis	Bezoek
	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm		
Kantoor	8360 m ²	0,76 / 100m ²	63,54	2 / 100m ²	167,20	5% 8,36
Bedrijfsverzamelgebouw / Atelier	m ²	0,72 / 100m ²	0,00	2 / 100m ² (min. 10)	0,00	5% 0,00
Arbeidsintensief / bezoekersextensief bedrijf (industrie, laborat. werkplaats, etc.)	m ²	0,67 / 100m ²	0,00	1 / 100m ²	0,00	5% 0,00
Arbeidsextensief / bezoekersextensief bedrijf (loods, opslag, transportbedrijf etc.)	m ²	0,19 / 100m ²	0,00	0,25 / 100m ²	0,00	5% 0,00

Winkelen	Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen		Eis	Bezoek
	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm		
Commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie	m ²	1,2 / 100m ²	0,00	5 / 100m ² (min. 10)	0,00	20% 0,00
Detailhandel inclusief kringloopwinkel en apotheek	m ²	0,38 / 100m ²	0,00	2,7 / 100m ²	0,00	85% 0,00
Supermarkt	m ²	0,38 / 100m ²	0,00	2,9 / 100m ² (min. 10)	0,00	85% 0,00
Mandjessupermarkt (max. 500 m ² bvo)	m ²	100m ²	0,00	2,9 / 100m ² (min. 10)	0,00	85% 0,00
Grootchalige detailhandel	m ²	100m ²	0,00	0,4 / 100m ²	0,00	85% 0,00
Bouwmarkt, tuincentrum, kringloopwinkel	m ²	100m ²	0,00	0,4 / 100m ²	0,00	85% 0,00
Showroom, meubelzaak	m ²	0,26 / 100m ²	0,00	0,4 / 100m ²	0,00	85% 0,00

Sport en Recreatie	Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen		Eis	Bezoek
	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm		
Gymzaal, sporthal binnen (incl. squash, tennis)	m ²	0,08 / 100m ²	0,00	2,5 / 100m ²	0,00	95% 0,00
Sportveld buiten (incl. tennisbaan)	ha	0,65 / hectare	0,00	61 / ha (of maatwerk)	0,00	95% 0,00
Dansstudio, sportschool	1700 m ²	0,1 / 100m ²	1,70	5 / 100m ²	85,00	90% 76,50
Jachthaven	#	0,05 / ligplaats	0,00	maatwerk	0,00	0% 0,00

Cultuur	Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen			
	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm	Eis	Bezoek
Museum	m ²	0,02 / 100m ²	0,00	0,9 / 100m ²	0,00	95% 0,00
Bibliotheek	m ²	0,01 / 100m ²	0,00	3 / 100m ²	0,00	95% 0,00
Bioscoop, theater, schouwburg auto	#	0,01 / zitplaats	0,00	n.v.t.	0,00	0% 0,00
Bioscoop, theater, schouwburg fiets	m ²	n.v.t.	0,00	7,8 / 100m ²	0,00	95% 0,00
Sociaal cultureel centrum, wijkgebouw	m ²	0,1 / 100m ²	0,00	3 / 100m ² (of maatwerk)	0,00	95% 0,00
Religiegebouw auto	#	0,01 / bezoekersplaats	0,00	n.v.t.	0,00	0% 0,00
Religiegebouw fiets	n.v.t.	bezoekersplaats	0,00	maatwerk	0,00	90% 0,00

Horeca	Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen			
	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm	Eis	Bezoek
Cafeteria/snackbar	m ²	0,4 / 100m ²	0,00	9 / 100m ²	0,00	90% 0,00
Discotheek / feestruimte	m ²	0,7 / 100m ²	0,00	18 / 100m ²	0,00	90% 0,00
Café / bar	m ²	0,4 / 100m ²	0,00	10 / 100m ²	0,00	90% 0,00
Restaurant	2300 m ²	1,6 / 100m ²	36,80	10 / 100m ²	230,00	80% 184,00
Logies / pension	#	0,2 / per kamer	0,00	0,4 / per kamer	0,00	50% 0,00
Hotel	120 #	0,5 / per kamer	60,00	0,4 / per kamer	48,00	50% 24,00

Onderwijs	Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen			
	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm	Eis	Bezoek
Crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	m ²	0,8 / 100m ²	0,00	1,9 / (min. 3 bakfietsplaatsen)	0,00	0% 0,00
Basisonderwijs	#	0,4 / lokaal (excl. Kiss & Ride-strook)	0,00	10 / lokaal	0,00	0% 0,00
Vorbereidend dagonderwijs (vmbo, havo, vwo)	#	0,4 / lokaal	0,00	15 / lokaal	0,00	11% 0,00
Beroepsonderwijs en WO	#	0,5 / lokaal	0,00	13 / lokaal	0,00	0% 0,00

Zorg	Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen			
	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm	Eis	Bezoek
Ziekenhuis	#	1,1 / bed	0,00	0,9 / bed	0,00	30% 0,00

Zorg	Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen		
Functie	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm	Bezoek
Verpleeghuis, herstelltehuis, hospice		#	0,4 / wooneenheid	0,00 0,2 / wooneenheid	0,00 55% 0,00
1e lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)		#	0,53 / behandelkamer	0,00 1 / behandelkamer	0,00 55% 0,00
Totaal					
Autoparkeereis					162,04
Fietsparkeereis					530,20
Aandeel kort stallen (bezoek)					292,86

Buitenmodel fietsen

De fietsparkeereis, inclusief de verschillende categorieën fietsmodellen, dient duidelijk in de tekeningen en ontwerpen van het project te worden verwerkt, volgens de juiste maatvoering.

De onderstaande tabel betreft een onderverdeling van de totale fietsparkeereis voor de niet-woningfuncties. Hierin is niet het onderscheid gemaakt tussen lang parkeren (overdekt) en kort parkeren (onoverdekt).

Categorieën	Maatvoering	Buitenmodel percentages	Buitenmodel aantallen
Reguliere fietsparkeerplekken	Rekken/Vakken Breedte: 400mm Lengte: 1900mm	60%	318,12
Beperkt afwijkend	Rekken/Vakken Breedte: minimaal 500mm Lengte: 1900mm	30%	159,06
Sterk afwijkend	Vakken Breedte: minimaal 1000mm Lengte: 1900mm	10%	53,02

Dubbelgebruik

Om de parkeervoorzieningen optimaal in te zetten wordt gebruik gemaakt van dubbelgebruik van de aanwezige parkeervoorzieningen. 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 worden gebruikt om de parkeerbehoefte op het maatgevende (drukste) moment te bepalen.

Voorwaarden dubbelgebruik

- Bij de aanvraag om een omgevingsvergunning wordt aangetoond dat de parkeervoorziening voor meerdere functies gebruikt kan worden.
- De parkeervoorziening is toegankelijk voor alle mogelijke gebruikers van de ontwikkeling waarvoor de parkeervoorziening wordt gerealiseerd.
- Het dubbelgebruik wordt onderbouwd met een parkeerbalans, waarbij de aanwezigheidspercentages worden aangehouden.

Berekening dubbelgebruik auto's

Voldoet de bouwaanvraag aan alle voorwaarden van

☒ Ja

☐ Nee

dubbelgebruik?

Functie	Eis	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koepavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Nacht
Woning bewoners	683,40	(50%) 341,70	(50%) 341,70	(90%) 615,06	(80%) 546,72	(60%) 410,04	(80%) 546,72	(100%) 683,40
Kantoor	63,54	(100%) 63,54	(100%) 63,54	(5%) 3,18	(5%) 3,18	(0%) 0,00	(0%) 0,00	
Dansstudio, sportschool	1,70	(50%) 0,85	(50%) 0,85	(100%) 1,70	(100%) 1,70	(100%) 1,70	(100%) 1,70	
Restaurant	36,80	(30%) 11,04	(40%) 14,72	(90%) 33,12	(95%) 34,96	(70%) 25,76	(100%) 36,80	
Hotel	60,00	(100%) 60,00	(50%) 30,00	(70%) 42,00	(70%) 42,00	(50%) 30,00	(100%) 60,00	
Totaal		477,13	450,81	695,06	628,56	467,50	645,22	683,40

Autoparkeereis (maximum van de parkeervraag per dagdeel): **695,06**

Berekening dubbelgebruik fietsen

Voldoet de bouwaanvraag aan alle voorwaarden van

☒ Ja

☐ Nee

dubbelgebruik?

Voor woningen kan geen dubbelgebruik worden gebruikt ten opzichte van de fietsparkeereis. De fietsparkeerplaatsen van bewoners dienen namelijk op elk moment van de dag beschikbaar te zijn waarbij ze afgesloten en afgescheiden worden van andere gebruikers. De aanwezigheidstabel voor fietsen is hierop aangepast door alle aanwezigheidspercentages voor woningen automatisch op 100% in te stellen.

Functie	Eis	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koepavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Nacht
Woning bewoners	2.087,00	(100%) 2.087,00	(100%) 2.087,00	(100%) 2.087,00	(100%) 2.087,00	(100%) 2.087,00	(100%) 2.087,00	(100%) 2.087,00
Kantoor	167,20	(100%) 167,20	(100%) 167,20	(5%) 8,36	(5%) 8,36	(0%) 0,00	(0%) 0,00	
Dansstudio, sportschool	85,00	(50%) 42,50	(50%) 42,50	(100%) 85,00	(100%) 85,00	(100%) 85,00	(100%) 85,00	
Restaurant	230,00	(30%) 69,00	(40%) 92,00	(90%) 207,00	(95%) 218,50	(70%) 161,00	(100%) 230,00	
Hotel	48,00	(100%) 48,00	(50%) 24,00	(70%) 33,60	(70%) 33,60	(50%) 24,00	(100%) 48,00	
Totaal		2.413,70	2.412,70	2.420,96	2.432,46	2.357,00	2.450,00	2.087,00

Fietsparkeereis (maximum van de parkeervraag per dagdeel): **2.450,00**

Saldering

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 parkeernormen 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:

- Parkeren op eigen terrein (kan altijd worden toegepast)
- Parkeren op straat (goedkeuring gemeente is vereist)

Parkeren op eigen terrein

Nieuwe parkeernorm: lager

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.

Nieuwe parkeernorm: hoger

Als de parkeernorm 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.

Parkeren op straat**Langdurige leegstand**

Als er sprake is van langdurige leegstand – uitgangspunt is minimaal 5 jaar - mag niet meer gesaldeerd worden.

Maatgevend moment (Aanwezigheidspercentages)

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, 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 dat moment was er geen parkeerdruk van de school of het bedrijf. Er is dus sprake van een nieuwe parkeerbehoefte en er kan niet gesaldeerd worden.

Invoering

Wanneer de auto- en/of fietsparkeereis voor een bestaande functie kan worden gesaldeerd moet de rekentool los worden ingevuld om de parkeereis van de bestaande functie te berekenen.

Voer hieronder de parkeereis voor auto's (linkertabel) en voor fietsen (rechter tabel) in. Dit kan berekend worden door de berekening voor de parkeereis nog een keer apart in te voeren voor die situatie.

Is er sprake van een langdurige leegstand (≥ 5 jaar)? ☐ Ja ☒ Nee
 Is er sprake van een functiewijziging? ☐ Ja ☒ Nee

	Auto	Fiets
Parkeereis na correctie dubbelgebruik	695,06	2.450,00
Parkeereis laatste gebruik	0	0
Parkeereis na aftrek laatste gebruik	695,06	2.450,00

Nabijheid OV-halte

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. Voor de gehanteerde gebiedsindeling (zone A, B en C) zie de indeling op de kaart bij [Gebiedstypen](#) of klik [hier](#) voor de zonering in hoge resolutie. Als de 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.

De vermindering van de parkeereis kan per aanvraag voor een omgevingsvergunning slechts éénmaal worden toegepast.

Deze korting kan alleen toegepast worden bij gebouwen met een bijbehorende of toegewezen parkeervoorziening.

Toepassing van de korting houdt immers in dat een project wordt uitgesloten van parkeervergunningen op straat. Er is dan ook geen combinatie mogelijk met parkeren op straat.

Deze korting is niet van toepassing op de gebieden Hoek van Holland, Pernis en Rozenburg.

Invoertip: er is maar één keuze mogelijk in de onderstaande tabel. Kies daarom een optie die van toepassing is en die het hoogste kortingspercentage geeft.

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%
☐ Niet van toepassing			

Autoparkeerplaatsen

Bruto	695,06
Korting obv OV-nabijheid	(40%) 278,02

Extra fietsparkeerplaatsen

Indien een ontwikkeling in betaald parkeergebied voorziet in extra fietsparkeerplaatsen op eigen terrein, 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 (bewoners, werkers, studenten).

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

Deze korting is niet van toepassing op de gebieden Hoek van Holland, Pernis en Rozenburg.

Extra fietsparkeerplaatsen		138
Verlaging autoparkeereis	10%	69,00
Maximale verlaging autoparkeereis	10%	69,51
Uiteindelijke verlaging autoparkeereis	10%	69,00

Deelauto's

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, kan de autoparkeereis met ten hoogste 20% verlaagd worden, in de verhouding één deelautoparkeerplaats in plaats van vijf gewone autoparkeerplaatsen.

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

Deze korting is niet van toepassing op de gebieden Hoek van Holland, Pernis en Rozenburg.

Extra deelautoparkeerplaatsen		23
Verlaging reguliere parkeerplaatsen		115,00
Verlaging totaal aantal parkeerplaatsen	13%	92,00
Maximale verlaging parkeereis	20%	136,68
Uiteindelijke verlaging aantal parkeerplaatsen		92,00

Mobility as a Service (MaaS)

Indien bij een ontwikkeling in betaald parkeergebied gebied voor alle toekomstige gebruikers van Mobility as a Service (MaaS), voor ten minste 10 jaar beschikbaar wordt gesteld, kan de autoparkeereis met ten hoogste 20% worden verlaagd.

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

Deze korting is niet van toepassing op de gebieden Hoek van Holland, Pernis en Rozenburg.

Verlaging autoparkeerplaatsen	20	%	139,01
Maximale verlaging autoparkeerplaatsen	20%		139,01
Uiteindelijke verlaging autoparkeerplaatsen	20%		139,01

EV-Ready

Het Rotterdamse wegverkeer elektrificeert snel en zal waarschijnlijk ergens tussen 2040 en 2050 vrijwel volledig elektrisch worden. Een toekomstbestendig nieuwbouwplan is voorbereid op deze groei. Door rekening te houden met de onderstaande adviezen kunnen plannen worden ontworpen die klaar zijn voor deze elektrische voertuigen. Houd hierbij rekening met de ladder van laden; EV-rijders die toegang hebben tot een eigen parkeervak worden geacht hier te laden en niet in de openbare ruimte.

(Semi)publiek toegankelijke vakken

Uiteindelijk zal 1 op de 4 (semi)publiek toegankelijke parkeervakken uitgerust moeten worden van een laadpunt (1 laadpaal = 2 laadpunten). Houd voor deze vakken rekening met de onderstaande ontwerpaspecten.

- Ontwerp stoepen achter parkeerplaatsen voor laadpunten van minimaal 1,5 meter breed, zodat de stoep ook na plaatsing van een laadpaal nog goed toegankelijk is.
- Er is ten minste 60 cm vrije ruimte achter het parkeervak nodig voor de plaatsing van een laadpaal.
- Bij voorkeur niet voor voorgevels van woningen of raampartijen.
- Houd rekening met de invloedsfeer van boomwortels bij het inpassen van parkeervakken voor laden.
- Clustering op een centrale plek zoals een parkeerkoffer/plein biedt meer laadzekerheid en comfort voor de elektrische rijder.

Private parkeervakken

Ieder niet gedeeld vak zal in de toekomst een eigen laadpunt nodig hebben, houd voor deze vakken rekening met de onderstaande ontwerpaspecten.

- Licht het private parkeervak niet op dezelfde kavel als de woning/het gebouw, dan is het geadviseerd kabeldoorvoeren te realiseren van de woning/het gebouw naar de parkeerplaats(en). Moet er gemeentelijke grond gekruist worden? Dat is onder voorwaarden mogelijk.
- Er is ten minste 60 cm ruimte achter het parkeervak nodig voor een laadpunt.

Bebouwd parkeren

Bij bebouwd parkeren zijn er naast het bovenstaande nog een aantal extra adviezen.

- Wijs parkeervakken niet toe aan specifieke woningen, zo hoeven niet alle vakken laadpunt ready ontworpen te worden, maar kunnen meerdere gebruikers 1 laadpunt delen.
- Reserveer ruimte in de installatieruimte voor een installatie en transformator die tot 100% van alle parkeervakken gelijktijdig kan voorzien van tenminste 2,9 kW.
- Wil je meer weten over EV ready parkeergarages, bekijk dan [hier](#) de nieuwe richtlijn parkeergarages van de NAL.

Samenvatting van de berekening

Bruto parkeereis	Auto	Fiets
Parkeereis o.b.v. woningen		683,40
Parkeereis o.b.v. niet-woningen		162,04
Totale parkeereis o.b.v. bebouwing		845,44
Na correctie o.b.v. dubbelgebruik		695,06
Na correctie o.b.v. saldering		695,06
Netto parkeereis	Auto	Fiets
Korting o.b.v. nabijheid OV-halte	40%	278,02
Korting o.b.v. extra fietsparkeerplaatsen	10%	69,00
Korting o.b.v. deelauto's (woonfunctie)	13%	92,00
Korting o.b.v. Mobility as a Service (MaaS)	20%	139,01
Totaal kortingen		578,03
Netto parkeereis		117,02

23-04-2025, 17:19

Berekening buitenmodelpercentages fietseis	Parkeereis	
	Maatvoering	Aantallen
Reguliere fietsparkeerplekken	Hart-op-hart afstand minimaal 400mm	1.552,80
Buitenmodellen licht afwijkend	Hart-op-hart afstand minimaal 500mm	776,40
Buitenmodellen sterk afwijkend	Vakken van minimaal 1000mm breed	258,80

Parkeereis auto's

De parkeereis voor auto's ligt op 695. Bij toepassing van kortingen kan deze verlaagd worden tot 117 waarvan 23 geormerkt als deelautoparkeerplaats(en).

Parkeereis fietsen

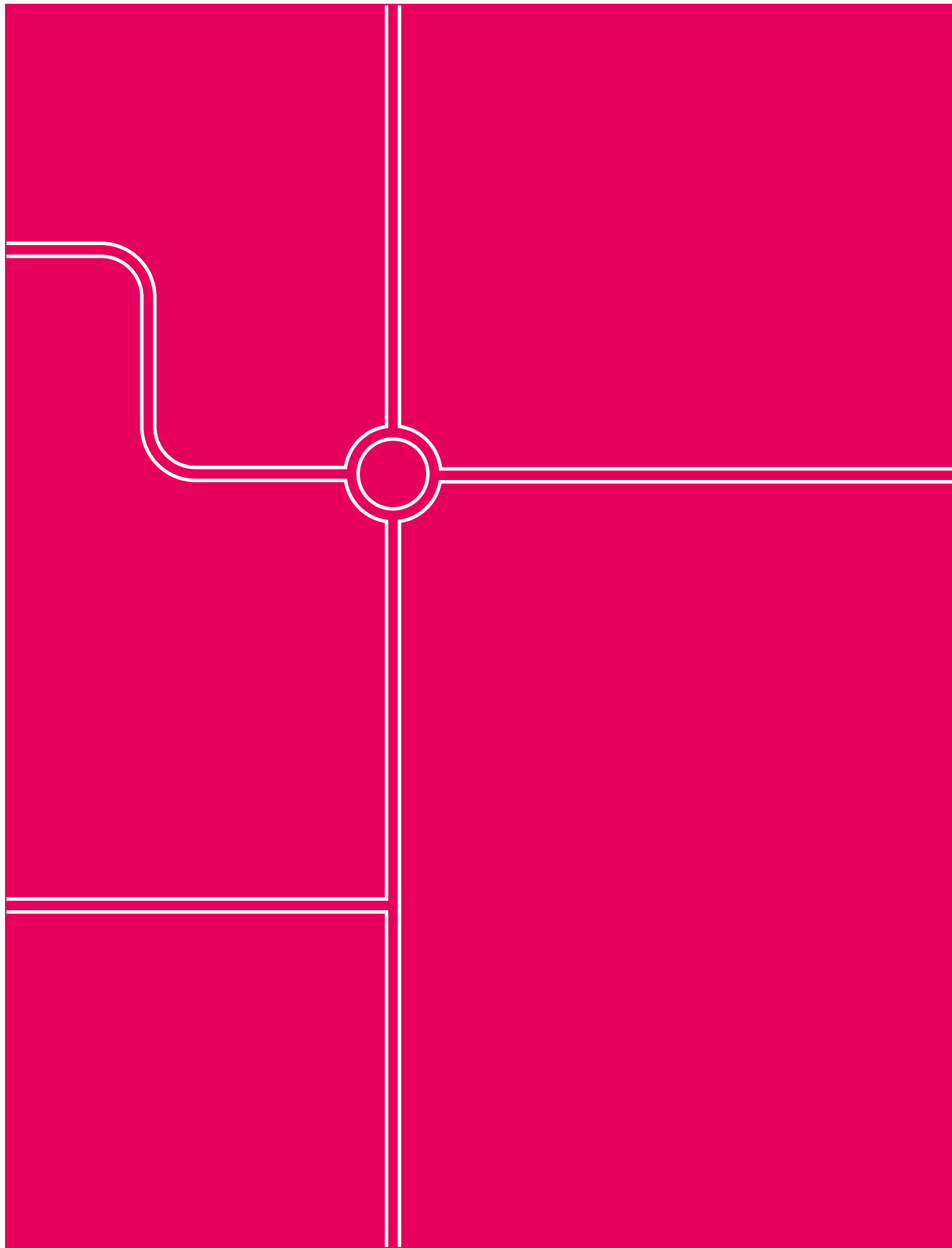
De parkeereis voor fietsen ligt op 2.588. Waarvan 2.295 voor lang stallen en 293 voor kort stallen zijn bedoeld.

De bovenstaande berekening is slechts indicatief en er kunnen geen rechten aan verbonden worden.

[Reactie](#) | [Toegankelijkheid](#) | [Privacy](#) | [Rotterdam.nl](#)

<https://concern.ir.rotterdam.nl/parkeereis/#bestemming>

12/12



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32