

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)

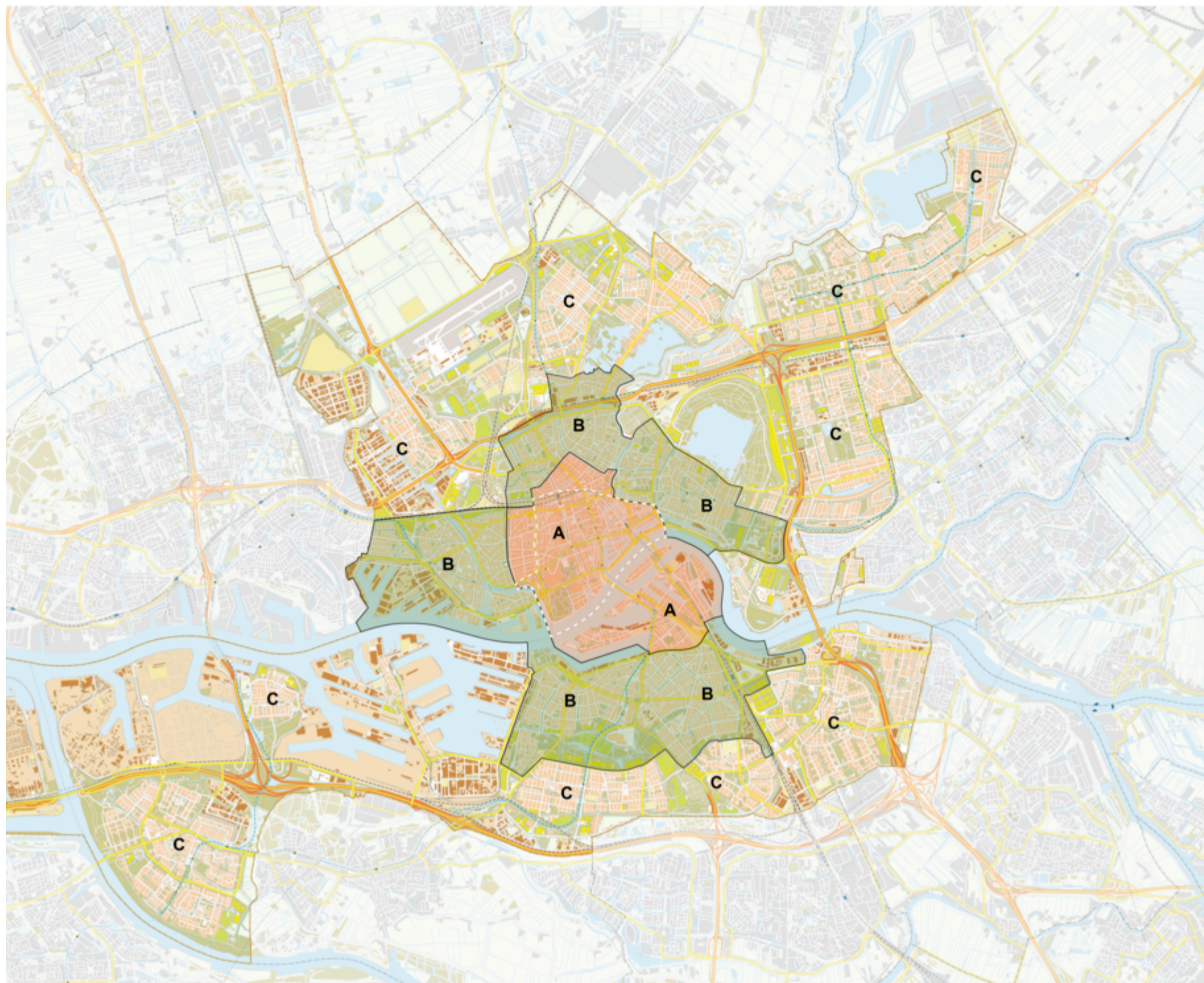
Selecteer voor iedere functie een relevante oppervlakte aanduiding:

- Woonfuncties (gbo totale project) geen < 300 m² ≥ 300 m²
- Horecafuncties (bvo) geen of < 200 m² ≥ 200 m²
- Niet-woonfuncties (bvo totale project, incl. horeca)¹ geen of < 600 m² ≥ 600 m²

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).

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	<input type="text"/> #	0,1 / woning	0,00
Getransformeerde studentenhuisen, per kamer	<input type="text"/> #	0,0 / woning	0,00
< 40 m ²	<input type="text"/> #	0,1 / woning	0,00
40 tot 65 m ²	<input type="text" value="2"/> #	0,6 / woning	1,20
65 tot 85 m ²	<input type="text" value="44"/> #	1,0 / woning	44,00
85 tot 120 m ²	<input type="text" value="2"/> #	1,4 / woning	2,80
≥ 120 m ²	<input type="text" value="19"/> #	1,8 / woning	34,20
Zorg- of aanleunwoning ≤ 100 m ²	<input type="text"/> #	0,6 / woning	0,00
Sociale huurwoning	<input type="text"/> #	0,6 / woning	0,00
Totaal		Autoparkeereis	82,20

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 ontwerpqualiteit en ontwerpeisen conform de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022.

Oppervlakte per woning (gbo)	Aantal woningen	Norm	Eis
Studentenhuisen, per kamer	<input type="text"/> #	1,00 / woning	0,00
Appartement < 40 m ²	<input type="text"/> #	2,00 / woning	0,00
Appartement 40 tot 65 m ²	<input type="text"/> #	2,00 / woning	0,00
Appartement 65 tot 85 m ²	<input type="text"/> #	3,00 / woning	0,00
Appartement 85 tot 120 m ²	<input type="text"/> #	3,00 / woning	0,00
Appartement ≥ 120 m ²	<input type="text"/> #	4,00 / woning	0,00
Rij- en vrijstaande woningen	<input type="text"/> #	5,00 / woning	0,00
Totaal		Fietsparkeereis	0,00

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 dubbelgebruik? Ja Nee

Berekening dubbelgebruik fietsen

Voldoet de bouwaanvraag aan alle voorwaarden van dubbelgebruik? Ja Nee

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 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	82,20	0,00
Parkeereis laatste gebruik	<input type="text" value="22,4"/>	<input type="text" value="0"/>
Parkeereis na aftrek laatste gebruik	59,80	0,00

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	<input type="radio"/> -50%	<input type="radio"/> -40%	<input type="radio"/> -30%
Beurs, Blaak, Alexander en Schiedam Centrum	<input type="radio"/> -40%	<input type="radio"/> -30%	<input type="radio"/> -20%
Overige treinstations	<input type="radio"/> -30%	<input type="radio"/> -20%	<input type="radio"/> -10%

OV-halte	0 tot 400 meter	400 tot 800 meter	800 tot 1200 meter
Overige RSR/metrostations in gebiedstype A en B	<input type="radio"/> -30%	<input type="radio"/> -20%	<input type="radio"/> -10%
Overige tramhaltes in gebiedstype A	<input type="radio"/> -30%	<input type="radio"/> -20%	<input type="radio"/> -10%
RSR/metrostations in gebiedstype C (behalve Hoek van Holland en Nesselande)	<input type="radio"/> -20%	<input type="radio"/> -10%	<input checked="" type="radio"/> -5%
Overige tramhaltes in gebiedstype B	<input type="radio"/> -20%	<input type="radio"/> -10%	<input type="radio"/> -5%
RSR/metrostation in Nesselande	<input type="radio"/> -10%	<input type="radio"/> -5%	<input type="radio"/> -0%
Overige tramhaltes in gebiedstype C	<input type="radio"/> -10%	<input type="radio"/> -5%	<input type="radio"/> -0%
	<input type="radio"/> Niet van toepassing		

Autoparkeerplaatsen

Bruto	59,80
Korting obv OV-nabijheid	(5%)
	2,99

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	0%	0,00
Maximale verlaging autoparkeereis	10%	5,98
Uiteindelijke verlaging autoparkeereis	0%	0,00

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		<input type="text" value="0"/>
Verlaging reguliere parkeerplaatsen		0,00
Verlaging totaal aantal parkeerplaatsen	0%	0,00
Maximale verlaging parkeereis	20%	16,44
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	<input type="text" value="0"/>	%	0,00
Maximale verlaging autoparkeerplaatsen	20%		11,96
Uiteindelijke verlaging autoparkeerplaatsen	0%		0,00

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.

- Ligt 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

	Auto	Fiets	
Parkeereis o.b.v. woningen		82,20	0,00
Parkeereis o.b.v. niet-woningen		0,00	0,00
Totale parkeereis o.b.v. bebouwing		82,20	0,00
Na correctie o.b.v. dubbelgebruik		82,20	0,00
Na correctie o.b.v. saldering		59,80	0,00
	Auto	Fiets	
Korting o.b.v. nabijheid OV-halte	5%	2,99	n.v.t.
Korting o.b.v. extra fietsparkeerplaatsen	0%	0,00	0,00
Korting o.b.v. deelauto's (woonfunctie)	0%	0,00	n.v.t.
Korting o.b.v. Mobility as a Service (MaaS)	0%	0,00	n.v.t.
Totaal kortingen		2,99	0,00
Netto parkeereis		56,81	0,00

Parkeereis auto's

De parkeereis voor auto's ligt op 60. Bij toepassing van kortingen kan deze verlaagd worden tot 57.

Parkeereis fietsen

Er is geen eis ten aanzien van fietsparkeerplaatsen

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

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