

Memo

Aan: KP50 B.V. Projectnr: 23090
Van: MEES Ruimte & Milieu Datum: 20 februari 2025
Betreft: Onderbouwing parkeren KP50
Kenmerk: 23090.MM.03

1. INLEIDING

KP50 B.V. is voornemens ter plaatse van de K.P. van der Mandelelaan 50 te Rotterdam een logiesvoorziening te realiseren. De beoogde logiesvoorziening kwalificeert 'hoteltype E: short stay en appartementenhotel' uit het geldende hotelbeleid van gemeente Rotterdam *'Wakker worden in een wereldstad'* (mei 2021). Omdat de ontwikkeling in strijd is met het geldende bestemmingsplan ter plaatse, is een omgevingsvergunning om af te wijken van het bestemmingsplan aangevraagd (december 2023). Onderdeel van deze omgevingsvergunningaanvraag is een ruimtelijke onderbouwing, waarin het project aan de hand van zowel ruimtelijke als milieutechnische aspecten wordt gemotiveerd. Een van deze aspecten is het aspect parkeren. In onderhavig memo wordt het parkeervraagstuk, aan de hand van het daarvoor relevante gemeentelijke parkeerbeleid, voor de ontwikkeling aan de K.P. van der Mandelelaan 50 nader uitgewerkt.

Dit memo is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt de projectlocatie en het project kort beschreven. In hoofdstuk 3 vindt de toets van de ontwikkeling aan de geldende parkeernormen plaats en wordt toegelicht op welke wijze de parkeervraag wordt opgelost. In hoofdstuk 4 wordt afgesloten met een conclusie.

2. PROJECTPLAN

2.1. Projectlocatie

De projectlocatie is gelegen aan de K.P. van der Mandelelaan 50 te Rotterdam. De locatie maakt onderdeel uit van Brainpark I. De opgave voor Brainpark I is het transformeren van een monofunctioneel kantorengedrag naar een gemengd woon/werkmilieu. De projectlocatie wordt ten noorden, zuiden en westen omringd door bedrijven. Ten oosten van de projectlocatie is de A16 gelegen met daarachter kantoren. Kadastraal staat de locatie als volgt bekend: perceelnummer 1074, sectie L, van de kadastrale gemeente Kralingen (gemeentecode: KLG).

Figuur 1. Luchtfoto projectlocatie, gelegen in Brainpark I (bron: QGIS, eigen bewerking)



2.2. Projectomschrijving

In de huidige situatie bevindt zich op de projectlocatie een kantoorpand met parkeerplaatsen rondom het gebouw. Het huidige gebouw heeft vier bouwlagen. De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een logiesvoorziening met een shortstay-concept. Deze activiteit valt binnen de bestemming 'logies' (zie ook bijlage 1 van deze ruimtelijke onderbouwing met kenmerk 23090.RO). De voorgenomen ontwikkeling geeft daarmee invulling aan de ambities uit het Masterplan Brainpark I. In dit masterplan is de ambitie van de gemeente opgenomen om een monofunctionele kantooromgeving te transformeren naar een gemengd stedelijk milieu met het toevoegen van woningbouw, maatschappelijke voorzieningen en horeca. In dit masterplan is ook ruimte voor een shortstay hotel (logiesvoorziening) aan de A16-zijde van Brainpark. Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling wordt bebouwing tot maximaal 50 meter hoogte gerealiseerd. Het zuidelijk gelegen bouwvolume wordt daarnaast in bouwhoogte afgeschaald.

De beoogde ontwikkeling betreft – conform het Rotterdams hotelbeleid – een type E hotel (hotel voor langer verblijf, minimaal 3 nachten) met maximaal 498 kamers voor tijdelijk verblijf met gezamenlijke en commerciële ruimten. Alle kamers zijn zelfvoorzienend, inclusief sanitaire voorzieningen en faciliteiten om te koken. De kamers zijn minimaal 20 m² en er zijn een aantal grote kamertypes. Het merendeel van de te realiseren kamers is 1-persoonkamers van minimaal 20 m². Een beperkt deel van de kamers is uitgerust voor 2 personen. Deze kamers zijn minimaal 38 m². Conform het hotelbeleid geldt zal sprake zijn van een verblijf van minimaal drie nachten en maximaal 12 maanden. Daaromtrent wordt meer specifiek nog het volgende opgemerkt.

Gezien de unieke ligging naast de campus van de Erasmus Universiteit en de directe nabijheid van goede openbaar vervoer verbindingen wordt verwacht een ruime diversiteit aan gasten in dit short stay hotel te kunnen ontvangen. Zo zal een deel van de gasten bestaan uit mensen die de stad of de regio willen bezoeken vanuit een recreatief oogpunt. Op deze unieke locatie ligt een langere maar tijdelijke en flexibele (in tijd gemaximeerde) verblijfsduur, gericht op het internationale verkeer dat de Erasmus Universiteit aantrekt alsmede bedrijven in de regio (nog) veel meer voor de hand

In de eerste plaats is er een kans om met internationale bedrijven uit de regio contracten aan te gaan voor het onderbrengen van hun werknemers die voor enige tijd in Nederland dienen te zijn voor hun werk. Dit soort verblijf kan variëren van enkele dagen, bijvoorbeeld een werkweek, tot meerdere weken of zelfs meerdere (maximaal twaalf) maanden. Dit kan bijvoorbeeld gericht zijn op specifieke conferenties, wat vaak een wat korter durend verblijf betekent, of het kan project-gerelateerd zijn, wat een langduriger verblijf kan betekenen. Deze doelgroep heeft vaak behoefte aan privacy op de kamer, waar het concept van 1-persoonkamers goed bij past, maar ook aan de mogelijkheid wat aanspraak op te zoeken, waar de algemene ruimtes en ook publiek toegankelijke functies in de plint in kunnen bedienen. Deze zelfde doelgroep is ook meer specifiek bij de Erasmus Universiteit te verwachten. Te denken valt daar aan buitenlandse gastdocenten die een college-reeks komen geven en enkele weken, een semester of meerdere semesters hier verblijven. Of aan onderzoekers die een jaar lang onderzoek komen doen en daar een tijdelijk en flexibel onderkomen voor nodig hebben. Voor deze doelgroep geldt hetzelfde: privacy op de kamer en een goede mogelijkheid je terug te trekken en op adem te komen zijn zeer wenselijk, maar gezien het vaak mensen zijn die alleen reizen is de mogelijkheid om anderen te ontmoeten in de publieke ruimten ook zeer wenselijk.

Een andere doelgroep waarvoor deze locatie en dit concept zeer geschikt is zijn studenten die vanuit het buitenland komen om een college-reeks te volgen of een semester, meerdere semesters of een schooljaar aan de Erasmus Universiteit te studeren. Een flexibele verblijfsduur is daarom van groot belang. Voor hen is het al zwaar overbelaste aanbod van studentenhuysvesting in de regio niet toereikend. De locatie direct aan de campus is natuurlijk ook voor deze doelgroep zeer geschikt en ook hier weer is de mogelijkheid tot ontmoeting of om te studeren in de algemene ruimtes weer zeer belangrijk. Bovendien heeft ook deze doelgroep belang bij de publieke functies in de plint.

Zo wordt met dit concept op deze unieke locatie beoogt een diverse doelgroep aan te kunnen trekken, wat de levendigheid in het gebouw, in de publieke ruimtes en de publieke plint en in de omgeving ten goede zal komen. Gemene deler bij deze doelgroep is het tijdelijke karakter van het verblijf.

Verder is van belang dat er bepaalde faciliteiten (zoals was- of maaltijdservice of gemeenschappelijke ruimten) worden aangeboden die passend zijn bij logies. Tot slot is relevant dat alle gasten die de logiesvoorziening aandoen elders hun hoofdverblijf hebben.

3. TOETS AAN HET GELDENDE PARKEERBELEID

3.1. Beleidskader

In de parapluperziening parkeernormering Rotterdam, vastgesteld op 14 december 2017 is een regeling opgenomen, een voorwaardelijke verplichting, die verwijst naar de parkeernormen voor auto's in het geldende beleid. Dit betreft de 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022'. In deze beleidsregeling is een werkwijze c.q. volgorde opgenomen voor het bepalen van de parkeereis. Deze luidt als volgt:

1. Aan de hand van de gebiedsindeling en de daar geldende parkeernormen de parkeereis per functie bepalen.
2. Is er sprake van een maximumnorm?
3. De parkeereis van alle functies niet afgerond bij elkaar optellen.
4. Is er sprake van een klein project?
5. Is er sprake van dubbelgebruik?
6. Is er sprake van saldering?
7. Is er sprake van een korting of bijzondere bepaling?
8. Is er sprake van een bijzonder gemeentelijk belang?

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

3.2. Relatie tot de ontwikkeling

Autoparkeren

In onderstaande tabel is de werkwijze voor het bepalen van de parkeereis in de linkerkolom opgenomen. In de rechterkolom is de relatie tot de ontwikkeling aan de K.P. van der Mandelelaan 50 beschreven.

Werkwijze c.q. volgorde bepalen parkeereis	Relatie tot de ontwikkeling
Aan de hand van de gebiedsindeling en de daar geldende parkeernormen de parkeereis per functie bepalen	De projectlocatie is gelegen in gebiedstype B 'Stadswijken'. In het gemeentelijk parkeerbeleid wordt voor wat betreft de parkeernormen onderscheid gemaakt in de functie 'hotel' en 'logies'. In het parkeerbeleid wordt niet nader toegelicht wat het verschil tussen beide functies is, maar aangenomen wordt dat bij de functie 'hotel' wordt geduid op een regulier hotel voor de zakelijke of recreatieve gast. De beoogde logiesvoorziening verschilt hiervan, omdat de voorziening zich richt op het type verblijf 'short stay'. Dit houdt in dat de beoogde kamers volledig zelfvoorzienend zijn, inclusief sanitaire voorzieningen en faciliteiten om te koken. Er zal daarbij sprake zijn van een verblijf van minimaal drie nachten en maximaal 12 maanden.

	Gezien de unieke ligging naast de campus van de Erasmus Universiteit en de directe nabijheid van goede openbaar vervoer verbindingen wordt verwacht een ruime diversiteit aan gasten in de voorgenomen logiesvoorziening (hoteltype E) te kunnen ontvangen. Zo zal een deel van de gasten bestaan uit mensen die de stad of de regio willen bezoeken vanuit een recreatief oogpunt. Op deze unieke locatie ligt een langere maar tijdelijke en flexibele (in tijd gemaximeerde) verblijfsduur, gericht op het internationale verkeer dat de Erasmus Universiteit aantrekt alsmede bedrijven in de regio (nog) veel meer voor de hand. Gelet op voorgaande wordt voor het bepalen van de parkeereis, dan ook aangesloten bij de parkeernorm voor de functie 'logies' in gebiedstype B. De parkeernorm bedraagt in dat geval 0,25 per kamer. De van toepassing zijnde norm, te weten de norm voor logies, is overigens ook per e-mail bevestigd door gemeente Rotterdam op 3 februari 2023 (onderwerp: RE: KP50 short stay). Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat in diverse stukken ten behoeve van de omgevingsvergunningaanvraag wordt gesproken over een 'hotel'. Aanleiding hiervoor is het gemeentelijk hotelbeleid, waarin een logiesvoorziening t.b.v. shortstay verblijf wordt aangeduid als 'hoteltype E'. Daar waar in de stukken dus een 'hotel' wordt genoemd, wordt de beoogde logiesvoorziening bedoeld.
Is er sprake van een maximumnorm?	Nee.
De parkeereis van alle functies niet afgerond bij elkaar optellen.	De parkeernorm bedraagt 0,25 parkeerplaatsen per kamer. De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de realisatie van maximaal 498 kamers. Dit resulteert in een parkeereis van 124,5 parkeerplaatsen t.b.v. de auto. Zie hiervoor ook de ingevulde gemeentelijke tool voor het berekenen van de parkeereis, als bijlage 1 bij dit memo.
Is er sprake van een klein project?	Nee, het totaal aan niet-woonfuncties op de projectlocatie is namelijk groter dan 599 m ² .
Is er sprake van dubbelgebruik?	Er is slechts één functie op de projectlocatie beoogd. Van dubbelgebruik is dan ook geen sprake.
Is er sprake van saldering?	Nee, dit is niet aan de orde. In de huidige situatie zijn ten behoeve van het kantoorgebouw 82 parkeerplaatsen aanwezig. Deze parkeerplaatsen vervallen als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling.
Is er sprake van een korting of bijzondere bepaling?	Ja, zie toelichting hieronder.
- <i>Artikel 12: korting van de parkeereis voor gebouwen met een bijbehorende of toegewezen parkeervoorziening: nabijheid OV-halte.</i>	<i>Uit artikel 12, lid 1 volgt dat indien een ontwikkeling wordt gerealiseerd in de nabijheid van de in dat artikel weergegeven tabel genoemde OV-haltes, de parkeereis verminderd kan worden met de in die tabel genoemde percentages. Uit de tabel volgt dat als de hemelsbrede afstand tussen de ontwikkeling en de entree van een 'Overige RSR/metrostations in gebiedstype A en B' 400 tot 800 meter bedraagt, een korting van 20% toegepast mag worden. De hemelsbrede afstand tussen de entree van de projectlocatie en de entree van het metrostation</i>

	<i>Kralingse Zoom bedraagt circa 400 meter. Zodoende mag dus een korting van 20% worden toegepast.</i>
- <i>Uit de gemeentelijke rekentool voor het berekenen van de parkeereis, volgt dat indien een ontwikkeling in betaald parkeergebied voorziet in extra fietsparkeerplaatsen op eigen terrein, de autoparkeereis met ten hoogste 10% kan 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.</i>	<i>Er is sprake van een overschot van 26 fietsparkeerplaatsen (er zijn 199,2 fietsparkeerplaatsen nodig op basis van de tool c.q. de norm en er worden 226 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd). Hierdoor wordt de autoparkeereis met de volledige 10% verlaagd. Dit resulteert in een verlaging van 12,45 autoparkeerplaatsen.</i>
Is er sprake van een bijzonder gemeentelijk belang?	Ja, de voorgenomen ontwikkeling is uitgewerkt binnen de ruimtelijke kaders van het Masterplan Brainpark I. Brainpark is een kantorenlocatie waar de gemeente een kwaliteitsslag wil maken in de vorm van een mix van economische versterking en verstedelijking. Het krijgt de uitstraling van een gemengd gebied voor wonen en werken en voor verschillende doelgroepen, waar iedereen zich welkom voelt en waar 24/7 levendigheid is. Er wonen (straks) voornamelijk starters, studenten en jonge gezinnen. Er zitten veel verschillende bedrijven, maar ook openbare voorzieningen zoals sport, horeca, maatschappelijk. Het verblijfsprogramma wordt versterkt door het uitbreiden van het hotel- en short stay programma. De voorgenomen ontwikkeling voorziet hierin door een hotel met shortstay-concept te realiseren. Met de totstandkoming van de logiesvoorziening (hoteltype E) kan een belangrijke stap worden gezet in de ontwikkeling van Brainpark I waar de gemeentelijke ambitie is om een werkgebied om te turnen naar een multifunctioneel gebied waar wonen, werken en voorzieningen op een kwalitatief hoogwaardige manier samen komen. Voor het mogelijk maken van het wonen in het verder naar binnen gelegen gebied aan de Max Euwelaan is het van groot belang dat er aan de A16 een geluidsbuffer tot stand komt. Onderhavige ontwikkeling is de eerste ontwikkeling die zou kunnen fungeren als geluidsbarrière voor deze woningen. Dat het realiseren van een dergelijke geluidsbarrière noodzakelijk is voor de ontwikkeling van woningen op Brainpark I, volgt ook uit het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden Wet geluidhinder 'Max Euwelaan 71 – 79', dat gelijktijdig met het gelijknamige ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen (zie ook: Gemeentebblad 2023, 552802). In de beschrijving van de te nemen maatregelen om de geluidbelasting op woningen of andere geluidgevoelige objecten te beperken wordt ook de rol van tussenliggende bebouwing genoemd: <i>"Overdrachtsmaatregelen</i>

	<i>De tussenliggende bebouwing vormt reeds een afscherming tussen de A16 en de nieuwe woningen. Naar verwachting zal bij de verdere ontwikkeling van Brainpark in de toekomst de locatie meer van de A16 worden afgeschermd door hogere eerstelijns bebouwing en een tussenliggend geluidscherm."</i> Gelet op voorgaande is onderhavige ontwikkeling van de logiesvoorziening (hoteltype E) op de projectlocatie een cruciale schakel in de beoogde herontwikkeling van Brainpark I. In zoverre is dus sprake van een bijzonder gemeentelijk belang bij de voorgenomen ontwikkeling. Voorsnog is het echter niet aan de orde om op basis van dit bijzondere belang af te wijken van de eis dat de parkeereis volledig op eigen terrein wordt gerealiseerd. Op eigen terrein worden namelijk voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd.
--	--

Zoals uit de hierboven weergegeven tabel in combinatie met de ingevulde gemeentelijke rekentool volgt, is sprake van een parkeereis van 87 parkeerplaatsen. In deze parkeereis wordt op eigen terrein voorzien door de realisatie van een parkeergarage. In deze parkeergarage worden 87 parkeerplaatsen voorzien. De parkeerplaatsen zijn weergegeven op de tekeningen in bijlage 2 van dit memo.

Fietsparkeren

Naast het voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor de auto dient ook te worden voorzien in genoeg stallingsruimte voor de fiets. De Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam stellen normen voor het fietsparkeren. Voor de fiets geldt een parkeernorm van 0,4 fietsparkeerplaatsen per 100 m² bvo. De beoogde ontwikkeling omvat maximaal 498 kamers. Hieruit volgt dat er op de projectlocatie 199,2 fietsparkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd. Een en ander volgt ook uit de ingevulde gemeentelijke tool voor het bepalen van de parkeereis (bijlage 1 bij dit memo). Op de begane grond wordt een fietsenstalling gerealiseerd in het gebouw, waarmee in de (fiets)parkeerbehoefte wordt voorzien. De fietsparkeerplaatsen zijn weergegeven op de tekeningen in bijlage 2 van dit memo. Het betreffen in totaal 226 fietsparkeerplekken en zodoende wordt voldaan aan de fietsparkeereis. Conform de fietsparkeereis dienen minimaal 225 fietsparkeerplekken te worden gerealiseerd (rekening houdend met de eis van extra fietsparkeerplekken t.b.v. een reductie van de autoparkeereis), waarvan 125 voor lang stallen en 100 voor kort stallen. Hierbij zal ook onderscheid gemaakt worden in lang stallen en kort stallen. Ook zal bij de nadere uitwerking van de voorgenomen ontwikkeling worden voldaan aan de gemeentelijke normen t.a.v. fietsparkeerplaatsen met een afwijkende maat. Een en ander is weergegeven op de tekeningen in bijlage 2 van dit memo.

4. CONCLUSIE

Uit de toets aan het gemeentelijk parkeerbeleid blijkt dat op eigen terrein voorzien dient te worden in 87 autoparkeerplaatsen. Deze 87 plekken zijn in de beoogde parkeergarage voorzien. Daarnaast dienen – om gebruik te kunnen maken van de reductie van de autoparkeereis als gevolg van de realisatie van extra fietsparkeerplekken – 225 fietsparkeerplekken te worden gerealiseerd, waarvan 125 voor lang stallen en 100 voor kort stallen. Aan deze eis wordt voldaan door 226 fietsparkeerplaatsen te maken. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar bijlagen 1 en 2 van dit memo. Geconcludeerd kan worden dat wordt voldaan aan het gemeentelijk parkeerbeleid.

BIJLAGE 1 – INGEVULDE GEMEENTELIJKE REKENTOOL VOOR DE 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.

	<i>Woonfuncties (gbo)</i>	<i>Niet-woonfuncties (bvo)</i>
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)

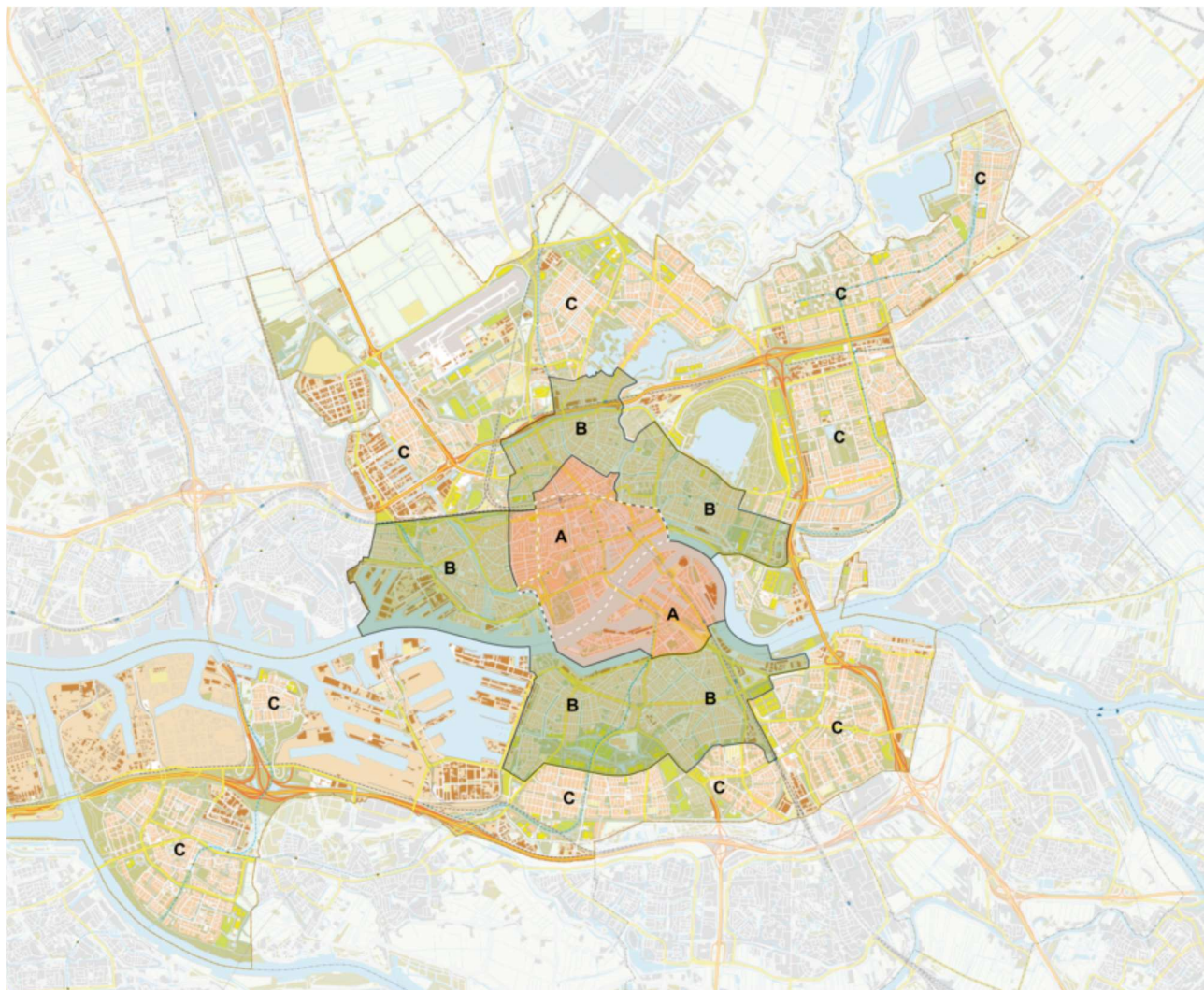
Selecteer voor iedere functie een relevante oppervlakte aanduiding:

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).

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

Werken		Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen		
Functie	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm	Eis	Bezoek
Kantoor	m ²	1 / 100m ²	0,00	2 / 100m ²	0,00	5% 0,00
Bedrijfsverzamelgebouw / Atelier	m ²	0,8 / 100m ²	0,00	2 / 100m ² (min. 10)	0,00	5% 0,00
Arbeidsintensief / bezoekersextensief bedrijf (industrie, laborat. werkplaats, etc.)	m ²	1,2 / 100m ²	0,00	1 / 100m ²	0,00	5% 0,00
Arbeidsextensief / bezoekersextensief bedrijf (loods, opslag, transportbedrijf etc.)	m ²	0,3 / 100m ²	0,00	0,25 / 100m ²	0,00	5% 0,00

Winkelen

Winkelen		Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen		
Functie	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm	Eis	Bezoek
Commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie	m²	2 / 100m ²	0,00	5 / 100m ² (min. 10)	0,00	20% 0,00
Detailhandel inclusief kringloopwinkel en apotheek	m²	2,5 / 100m ²	0,00	2,7 / 100m ²	0,00	85% 0,00
Supermarkt	m²	2,5 / 100m ²	0,00	2,9 / 100m ² (min. 10)	0,00	85% 0,00
Mandjessupermarkt (max. 500 m ² bvo)	m²	100m ²	0,00	2,9 / 100m ² (min. 10)	0,00	85% 0,00
Grootschalige detailhandel	m²	4,5 / 100m ²	0,00	0,4 / 100m ²	0,00	85% 0,00
Bouwmarkt, tuincentrum, kringloopwinkel	m²	2,2 / 100m ²	0,00	0,4 / 100m ²	0,00	85% 0,00
Showroom, meubelzaak	m²	0,6 / 100m ²	0,00	0,4 / 100m ²	0,00	85% 0,00

Sport en Recreatie

Sport en Recreatie			Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen		
Functie	Aantal (m² in bvo)		Norm	Eis	Norm	Eis	Bezoek
Gymzaal, sporthal binnen (incl squash, tennis)		m²	1,7 / 100m²	0,00	2,5 / 100m²	0,00	95% 0,00
Sportveld buiten (incl. tennisbaan)		ha	13 / hectare	0,00	61 / ha (of maatwerk)	0,00	95% 0,00
Dansstudio, sportschool		m²	2 / 100m²	0,00	5 / 100m²	0,00	90% 0,00
Jachthaven		#	0,5 / ligplaats	0,00	maatwerk	0,00	0% 0,00

Cultuur

Functie	Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen		Eis	Bezoek
	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm		
Museum	m ²	0,4 / 100m ²	0,00	0,9 / 100m ²	0,00	95% 0,00
Bibliotheek	m ²	0,5 / 100m ²	0,00	3 / 100m ²	0,00	95% 0,00
Bioscoop, theater, schouwburg auto	#	0,1 / 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	0,9 / 100m ²	0,00	3 / 100m ² (of maatwerk)	0,00	95% 0,00
Religiegebouw auto	#	0,1 / 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

Functie	Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen		Eis	Bezoek
	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm		
Cafetaria/snackbar	m ²	4 / 100m ²	0,00	9 / 100m ²	0,00	90% 0,00
Discotheek / feestruimte	m ²	7 / 100m ²	0,00	18 / 100m ²	0,00	90% 0,00
Café / bar	m ²	4 / 100m ²	0,00	10 / 100m ²	0,00	90% 0,00
Restaurant	m ²	8 / 100m ²	0,00	10 / 100m ²	0,00	80% 0,00
Logies / pension	498 #	0,25 / per kamer	124,50	0,4 / per kamer	199,20	50% 99,60
Hotel	#	0,7 / per kamer	0,00	0,4 / per kamer	0,00	50% 0,00

Onderwijs

Functie	Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen		Eis	Bezoek
	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm		
Crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	m ²	0,9 / 100m ²	0,00	1,9 / (min. 3 bakfietsplaatsen)	0,00	0% 0,00
Basisonderwijs	#	0,45 / lokaal (excl. Kiss & Ride-strook)	0,00	10 / lokaal	0,00	0% 0,00
Vorbereidend dagonderwijs (vmbo, havo, vwo)	#	0,45 / lokaal	0,00	15 / lokaal	0,00	11% 0,00
Beroepsonderwijs en WO	#	2 / lokaal	0,00	13 / lokaal	0,00	0% 0,00

Zorg		Autoparkeerplaatsen		Fietsparkeerplaatsen		
Functie	Aantal (m ² in bvo)	Norm	Eis	Norm	Eis	Bezoek
Ziekenhuis	#	1,3 / bed	0,00	0,9 / bed	0,00	30% 0,00
Verpleeghuis, hersteltehuis, hospice	#	0,45 / wooneenheid	0,00	0,2 / wooneenheid	0,00	55% 0,00
1e lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)	#	1,7 / behandelkamer	0,00	1 / behandelkamer	0,00	55% 0,00
Totaal						
Autoparkeereis						124,50
Fietsparkeereis						199,20
Aandeel kort stallen (bezoek)						99,60

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%	119,52
Beperkt afwijkend	Rekken/Vakken Breedte: minimaal 500mm Lengte: 1900mm	30%	59,76
Sterk afwijkend	Vakken Breedte: minimaal 1000mm Lengte: 1900mm	10%	19,92

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

Voltoet de bouwaanvraag aan alle voorwaarden van dubbelgebruik? ☐ Ja ☒ Nee

Berekening dubbelgebruik fietsen

Voltoet 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 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

Saldering kan **niet** zonder meer worden toegepast.

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

Bruto124,50

Korting obv OV-nabijheid(20%)
24,90

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		26
Verlaging autoparkeereis	10%	13,00
Maximale verlaging autoparkeereis	10%	12,45
Uiteindelijke verlaging autoparkeereis	10%	12,45

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.

Niet van toepasing.

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	0	%	0,00
-------------------------------	---	---	------

Maximale verlaging autoparkeerplaatsen	20%	24,90
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 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		0,000,00
Parkeereis o.b.v. niet-woningen		124,50199,20
Totale parkeereis o.b.v. bebouwing		124,50199,20

Bruto parkeereis	Auto	Fiets	
Na correctie o.b.v. dubbelgebruik		124,50	199,20
Na correctie o.b.v. saldering		124,50	199,20
Netto parkeereis	Auto	Fiets	
Korting o.b.v. nabijheid OV-halte	20%	24,90	n.v.t.
Korting o.b.v. extra fietsparkeerplaatsen	10%	12,45	-26,00
Korting o.b.v. deelauto's (woonfunctie)		n.v.t.	n.v.t.
Korting o.b.v. Mobility as a Service (MaaS)	0%	0,00	n.v.t.
Totaal kortingen		37,35	-26,00
Netto parkeereis		87,15	225,00
Berekening buitenmodelpercentages fietseis	Maatvoering	Aantallen	
Reguliere fietsparkeerplekken	Hart-op-hart afstand minimaal 400mm		135,00
Buitenmodellen licht afwijkend	Hart-op-hart afstand minimaal 500mm		67,50
Buitenmodellen sterk afwijkend	Vakken van minimaal 1000mm breed		22,50

Parkeereis auto's

De parkeereis voor auto's ligt op 125. Bij toepassing van kortingen kan deze verlaagd worden tot 87.

Parkeereis fietsen

De parkeereis voor fietsen ligt op 225. Waarvan 125 voor lang stallen en 100 voor kort stallen zijn bedoeld.

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

BIJLAGE 2 – TEKENINGEN AUTO- EN FIETSPARKEERPLAATSEN



- › Stallingsruimte fietsen voorzien van permanente verlichting.
- › Stallingsystemen uitgevoerd conform eisen Fietsparkeer, hart-op-hart afstand minimaal 400mm.
- › Hart-op-hart afstand gelijkvloerse stallingsstelsel: 800mm
- › Hart-op-Hart afstand tweelaags stallingsstelsel: 400mm (voor zowel boven- als onderlaag)
- › Oplaatmogelijkheden voor elektrische fietsen voorzien ter plaatse van gelijkvloerse stallingsstelsel.
- › Alle fietsenstallingen zijn openbaar toegankelijk.

WIJZIGINGEN:

- › Peil = 0 = x,xx+NAP
- › Alle maten in het werk te controleren
- › Informatie van adviseurs (bijv. brand, geluid en installaties) zijn ter indicatie op tekening Mulderblauw overgenomen. In geval van tegenstrijdigheden tussen deze stukken zijn de stukken van de betreffende adviseur bindend. De verantwoordelijkheid van de juiste uitvoering van dit advies ligt bij de desbetreffende adviseur.

BRAINPARK
ROTTERDAM

FRAGMENTEN

FRAGMENT PARKEREN

> **DOC NR**
SO420-A

> DATUM 04.12.2024	> SCHAAL 1:200, 1:100	> PROJECT 3240
> REVISIE A - 17.02.2024	> FORMAAT A1	> TEKENAAR KIM

> mulderblauw

> **Mulderblauw** Overgoo 6 +31 (0) 71 517 73 11
www.mulderblauw.nl 2266 JZ Leidschendam 3240@mulderblauw.nl