

# Schriftelijke inspraakreactie en zienswijze betaald parkeren Rotterdam

Voor het inspreekmoment van 22 september 2026 en de verdere behandeling van raadsvoorstel 26bb007109

|                  |                                                                                                                                                    |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Aan</b>       | Gemeenteraad van Rotterdam, t.a.v. de griffie<br>Postbus 70012, 3000 KP Rotterdam                                                                  |
| <b>Kopie aan</b> | College van burgemeester en wethouders van Rotterdam                                                                                               |
| <b>Van</b>       | Bestuur Winkeliersvereniging Binnenhof,<br>Rotterdam-Ommoord                                                                                       |
| <b>Datum</b>     | 18 september 2026                                                                                                                                  |
| <b>Betreft</b>   | Schriftelijke inspraakreactie en zienswijze bij<br>raadsvoorstel 26bb007109 - Kader voor de<br>invoering van betaald parkeren in Rotterdam<br>2026 |

Geachte voorzitter, geachte leden van de Commissie Leefomgeving & Economie,

Namens de ondernemers van Winkelcentrum Binnenhof en de Winkeliersvereniging Binnenhof dienen wij hierbij onze schriftelijke inspraakreactie en zienswijze in tegen het voorgestelde Kader voor de invoering van betaald parkeren in Rotterdam 2026. Wij verzoeken u deze reactie te betrekken bij het inspreekmoment over betaald parkeren van 22 september 2026, bij de daaropvolgende behandeling door de Commissie Leefomgeving en Economie en bij de verdere besluitvorming door de gemeenteraad. Tevens verzoeken wij u het stuk als ingekomen stuk aan raadsdossier 26bb007109 toe te voegen en onze aanmelding als mondeling inspreker te bevestigen.

Ons primaire verzoek is helder: stel het kader niet vast en schort iedere verdere invoering op. Neem pas een nieuw besluit nadat bewoners, ondernemers, werknemers en wijkraden daadwerkelijk zijn gehoord, de parkeerdruk en economische gevolgen per gebied onafhankelijk zijn onderzocht en alternatieven openbaar zijn afgewogen.

## Waarom wij ons tegen dit kader verzetten

### 1. Geen aantoonbare noodzaak en geen draagvlak als voorwaarde.

Het kader schrijft wel een parkeerdrukmeting voor, maar bepaalt uitdrukkelijk dat buiten de vier kleine kernen een parkeerdruk van minimaal 80 procent en de uitkomst van een draagvlakonderzoek géén voorwaarden zijn voor invoering. Daarmee lijkt de uitkomst feitelijk al vast te staan voordat bewoners en ondernemers worden geïnformeerd. Een meting zonder beslissende norm en informeren zonder reële invloed zijn geen volwaardige participatie. Opvallend is bovendien dat voor Hoek van Holland, Rozenburg, Pernis en Heijplaat wél een 80-procentgrens en draagvlakonderzoek gelden. Waarom verdienen andere Rotterdamse wijken niet dezelfde zorgvuldigheid en zeggenschap?

## **2. De procedure is te haastig en hoofdzakelijk informierend.**

Het college stelde het voorstel op 8 september 2026 vast. Al op 23 september wordt het in de commissie behandeld en voor Nesselande is invoering per 1 december voorzien. Het kader belooft bewoners en ondernemers vooral brieven en een inloopbijeenkomst ongeveer drie weken vóór invoering. Die bijeenkomst is volgens het kader voornamelijk bedoeld voor praktische vragen. Dat is inspraak nadat de wezenlijke keuze al is gemaakt. Bij een stadsbrede maatregel die jarenlang ingrijpt in huishoudens, bedrijfsvoering en wijkvoorzieningen is dit tijdpad niet zorgvuldig en maatschappelijk niet aanvaardbaar.

## **3. Grote financiële druk op bewoners en personeel.**

Bewoners krijgen opnieuw een vaste last opgelegd, boven op gestegen woon-, energie- en dagelijkse kosten. Voor werknemers in winkels, horeca, zorg en andere wijkfuncties is de auto vaak geen vrije keuze. Vroege opening, late sluiting, zondagdiensten, onregelmatige roosters en woon-werkverbindingen sluiten niet altijd aan op het openbaar vervoer. Een bestaande urenvergunning omvat 132 parkeeruren per maand en dekt daarmee niet eens een normale voltijdswerkmaand. Betaald parkeren wordt dan feitelijk een heffing op werken. Werkgevers zullen onder druk komen te staan deze kosten te compenseren, terwijl juist het arbeidsintensieve mkb al met hoge loon-, huur-, energie- en inkoopkosten kampt.

## **4. Schade aan wijkwinkelcentra en een ongelijk speelveld.**

Wijkwinkelcentra vervullen een dagelijkse sociale en economische functie. Zij bieden boodschappen, dienstverlening, ontmoeting en werk dichtbij huis. Consumenten vergelijken gemak en totale kosten. Wanneer zij in Rotterdam vanaf het eerste moment en tot 23.00 uur moeten betalen, terwijl concurrerende centra net buiten de gemeentegrens gratis of ruimer kosteloos parkeren aanbieden, ontstaat een concreet risico op omzetverlies en verplaatsing van bestedingen. Dat treft niet alleen ondernemers, maar ook werkgelegenheid, leegstand, sociale veiligheid en de leefbaarheid van de wijk. Het voorstel bevat geen inzichtelijke mkb-toets, koopstromenanalyse of berekening van omzet- en werkgelegenheidseffecten per winkelgebied.

## **5. Het voorgestelde maatwerk is onvoldoende.**

Stop & Shop biedt slechts het eerste halfuur voor 20 cent; daarna geldt het gewone tarief. Dat past niet bij een normale winkelronde, boodschappen doen, een bezoek aan apotheek, kapper of horeca, of ondersteuning van een minder mobiele inwoner. Voor sportvoorzieningen bestaat een veel ruimere kortingsregeling van maximaal drie uur. Het is niet uitlegbaar dat het economische en sociale hart van de wijk genoeg moet nemen met een halfuur. Ook ontbreekt een kosteloze, bruikbare medewerkersregeling voor personeel dat aantoonbaar op de auto is aangewezen.

## **6. De financiële opbrengst dreigt het beleidsdoel te overheersen.**

Het raadsvoorstel vermeldt dat alleen de tariefsverhoging voor kortparkeren in november en december 2026 naar verwachting circa 5 miljoen euro extra oplevert, overeenkomend met een zesde deel van de geraamde extra jaaropbrengst in 2027. Tegelijk ontbreekt een vergelijkbaar uitgewerkte maatschappelijke kosten-batenanalyse voor bewoners, personeel en ondernemers. Parkeerregulering mag een middel zijn tegen aantoonbare parkeerproblemen, maar mag niet ontaarden in een generieke inkomstenmaatregel zonder lokale noodzaaktoets.

## **7. De onrust is stadsbreed en kan niet als incident worden afgedaan.**

In Nesselande en Ommoord verzamelden petitie al duizenden handtekeningen. Er loopt daarnaast een stadsbrede petitie en op 17 september is een initiatief gestart voor een raadgevend referendum over precies dit voorgenomen raadsbesluit. Deze signalen bewijzen op zichzelf niet hoe de hele stad denkt, maar maken wel duidelijk dat eerst breed en controleerbaar draagvlakonderzoek nodig is. Een besluit nemen en pas daarna informeren vergroot wantrouwen en weerstand.

## Onze concrete verzoeken

1. Stel raadsvoorstel 26bb007109 niet vast en stel de behandeling en uitvoering uit.
2. Voer vóór verdere besluitvorming per wijk een openbaar parkeerdrukonderzoek, draagvlakonderzoek en onafhankelijke mkb- en koopstromeneffectmeting uit. Publiceer methode, ruwe uitkomsten, alternatieven en wegging.
3. Maak de 80-procentgrens en aantoonbaar lokaal draagvlak ook buiten de vier kleine kernen tot echte beslisvoorwaarden. Motiveer afzonderlijk waarom betaald parkeren noodzakelijk, geschikt en evenredig is.
4. Richt per betrokken winkelgebied een formele overlegtafel in met winkeliersvereniging, wijkraad, bewoners en werknemers, vóórdat het college een gebiedsbesluit neemt. Laat deze partijen meebeslissen over grenzen, tarieven, venstertijden, uitzonderingen en evaluatiecriteria.
5. Als betaald parkeren ondanks de bezwaren wordt ingevoerd: bied bij alle wijkwinkelcentra minimaal de eerste twee uur gratis parkeren aan; verstrek kosteloze, volwaardige medewerkersvergunningen aan personeel dat door werktijden of onvoldoende openbaar vervoer redelijkerwijs op de auto is aangewezen; beperk de betaaltijden tot de aantoonbaar noodzakelijke uren; en voer een overgangstermijn in.
6. Monitor na drie, zes en twaalf maanden niet alleen parkeerdruk, maar ook bezoekersaantallen, omzetonwikkeling, leegstand, personeelsverloop, verschuiving naar omliggende gemeenten en gevolgen voor kwetsbare bewoners. Leg vooraf vast dat ongunstige uitkomsten tot aanpassing of intrekking leiden.
7. Bevestig schriftelijk dat deze reactie als ingekomen stuk is geregistreerd, bij het dossier wordt gevoegd en integraal aan de Commissie Leefomgeving en Economie en de gemeenteraad wordt verstrekt. Bevestig daarnaast onze aanmelding als mondeling inspreker op 22 september 2026 en de beschikbare spreektijd.

## Slot

Het mkb is geen sluitpost van mobiliteitsbeleid. Lokale ondernemers zorgen voor banen, voorzieningen, sociale samenhang en levendige, veilige wijken. Beleid dat deze ondernemers en hun medewerkers structureel belast, vereist aantoonbare noodzaak, echte participatie en werkbaar maatwerk. Aan die voorwaarden voldoet het voorliggende kader niet.

Wij roepen u daarom op de besluitvorming te pauzeren en eerst met de stad in gesprek te gaan. Mocht de raad toch besluiten tot invoering, leg dan minimaal twee uur gratis parkeren bij winkelcentra en een kosteloze medewerkersvergunning als harde voorwaarden in het kader vast. Zonder zulke waarborgen dreigt betaald parkeren niet de bereikbaarheid te verbeteren, maar juist klanten, werknemers en economische activiteit uit Rotterdam weg te duwen.

Wij zijn vanzelfsprekend bereid onze bezwaren en voorstellen in een bestuurlijk gesprek nader toe te lichten.

Hoogachtend,

Het bestuur van Winkeliersvereniging Binnenhof  
Rotterdam-Ommoord

E.M.G. Verhoeven (bestuurslid winkeliersvereniging)  
[Elroy.verhoeven@plus.nl](mailto:Elroy.verhoeven@plus.nl)  
010 – 420 50 90

## Bronnen en feitelijke onderbouwing

De onderstaande openbare bronnen vormen de feitelijke onderbouwing van deze inspraakreactie en zijn via de opgenomen hyperlinks rechtstreeks raadpleegbaar.

1. [Gemeente Rotterdam, raadsvoorstel 26bb007109, 8 september 2026](#)
2. [Kader voor de invoering van betaald parkeren in Rotterdam 2026](#)
3. [Gemeente Rotterdam, uitleg betaald parkeren en tarieven](#)
4. [Gemeente Rotterdam, urenvergunning bedrijven](#)
5. [Gemeente Rotterdam, bedrijfsparkeervergunning](#)
6. [Gemeenteraad Rotterdam, inspreekmoment betaald parkeren 22 september 2026](#)
7. [Leefbaar Rotterdam, inleidend verzoek raadgevend referendum](#)
8. [AD, Leefbaar wil referendum over betaald parkeren](#)
9. [Petitie24, petitie Nesselande en Ommoord](#)
10. [Petities.nl, Stop betaald parkeren in Rotterdam](#)