

Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets Merwe-Vierhavens

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het herzien raadsvoorstel van burgemeester en wethouders van 13 november 2024 (raadsvoorstel nr. 24bb007894/24bo008525);

gelet op Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening;

gelet op het Besluit ruimtelijke ordening en de Algemene wet bestuursrecht;

besluit:

De Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets Merwe-Vierhavens vast te stellen, zoals opgenomen in bijlage 9.

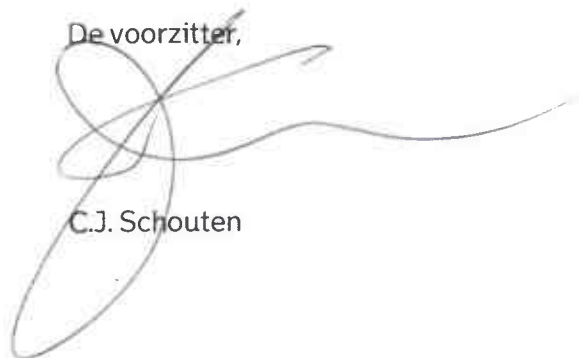
Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 28 november 2024.

De griffier,



I.M. Broeders

De voorzitter,



C.J. Schouten

Beleidsregeling parkeernormen voor auto en fiets Merwe-Vierhavens gemeente Rotterdam

Paragraaf 1 Begrippen

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze parkeerregeling wordt verstaan onder:

1. auto: personenauto of bestelauto die past op een standaard autoparkeerplaats;
2. autoparkeerplaats: daarvoor bedoelde minimale benodigde ruimte om een auto te parkeren volgens NEN2443:2013;
3. bvo: bruto vloeroppervlak is de som van de vloeroppervlakte van alle bouwlagen, gemeten langs de buitenomtrek, volgens NEN 2580;
4. buitenmodel fietsen: een fiets die niet in het rek van een stalling past, waarbij drie categorieën kunnen worden onderscheiden:
 - o sterk afwijkende fietsachtige voertuigen;
 - o beperkt afwijkende fietsen vanwege accessoires;
 - o beperkt afwijkende fietsen vanwege onderdelen;
5. CROW: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek;
6. deelauto: auto die voor bepaalde duur en tegen betaling wordt aangeboden door een commerciële aanbieder in een servicegebied;
7. deelautoparkeerplaats: autoparkeerplaats die alleen voor een deelauto te gebruiken is;
8. dubbelgebruik : gebruik van een autoparkeerplaats of fietsparkeerplaats voor verschillende functies, door verschillende doelgroepen of op verschillende momenten;
9. eigen terrein: grond ten behoeve van de parkeerbehoefte die is voorzien in, op of onder de ontwikkeling, dan wel op of onder het daarbij behorende terrein;
10. fiets: voertuig op twee of meer wielen voortgedreven door spierkracht, al dan niet met elektrische ondersteuning;
11. fietsparkeerplaats: de ruimte die nodig is om een standaard of buitenmodel fiets te kunnen stallen;
12. functie: onderverdeling in acht categorieën voor het bepalen van de parkeereis, te weten wonen, werken, winkelen, sport & recreatie, cultuur, horeca, onderwijs en zorg;
13. gbo: gebruiksoppervlak is de vloeroppervlakte van een ruimte of van een groep van ruimten, gemeten op vloerniveau, tussen de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen, volgens NEN 2580;
14. loopafstand: kortste afstand tussen twee punten die te voet wordt afgelegd;
15. First & last Mile voorziening: een vorm van collectief vervoer in het plangebied voor het eerste of laatste stuk van de reis, van OV-reizigers die gebruik maken van metrostation Marconiplein en/of station Schiedam;
16. MaaS: Mobility as a Service is een dienst waarmee reizigers via één app meerdere vervoersmiddelen, eventueel van verschillende aanbieders, kunnen plannen, boeken en betalen;
17. maatgevend moment: het tijdstip van de dag waarop de parkeerbehoefte van een functie het grootste is;
18. omgevingsvergunning: vergunning voor een omgevingsplanactiviteit als bedoeld in artikel 5.1. tweede lid, onderdeel a van de Omgevingswet;
19. mobiliteitshub: Een gebouwde collectieve parkeervoorziening voor (deel)auto's waar ook andere voorzieningen kunnen worden aangeboden, waaronder nutsvoorzieningen;

Artikel 4. Correctie parkeereis: Dubbelgebruik

1. Bij het berekenen van de parkeereis wordt verplicht uitgegaan van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Hierbij worden alle in de omgevingsvergunning aangevraagde functies betrokken, alsmede de reeds bestaande woon- en niet-woonfuncties binnen 400 meter loopafstand van de dichtstbijzijnde mobiliteitshub. Hierbij wordt de dynamische parkeerbalans zoals genoemd in artikel 35 lid 5 van de regels van het bestemmingsplan Merwe-Vierhavens betrokken;
2. De mate van dubbelgebruik wordt bepaald aan de hand van de aanwezigheidspercentages in tabel 5 in bijlage 1;
3. Wanneer er sprake is van een bedrijf waarbij er in de shifts gewerkt wordt die elkaar overlappen kan door middel van maatwerk afgeweken worden van de aanwezigheidspercentages in tabel 5 van bijlage 1. De aanvrager moet hiervoor inzichtelijk maken hoe hoog het aanwezigheidspercentage is op een piekmoment (tijdens overlappende shifts) zodat de parkeernorm bepaald kan worden.

Artikel 5. Korting van de parkeereis vanwege nabijheid OV-halte

1. Indien een ontwikkeling wordt gerealiseerd in de nabijheid van de in onderstaande tabel genoemde OV-haltes wordt de autoparkeereis verplicht verminderd met de in deze tabel genoemde percentages;
2. Indien een 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.

Tabel Korting parkeereis voor nabijheid openbaar vervoer

OV-halte	Hemelsbrede afstand ontwikkeling - entree OV-halte		
	0 tot 400 meter	400 tot 800 meter	800 tot 1200 meter
Treinstation Schiedam Centrum	n.v.t.	n.v.t.	-20%
Metrostation Marconiplein	-30%	-20%	-10%
Tramhaltes	-20%	-10%	-5%

Artikel 6. Korting van de parkeereis voor gebouwen vanwege fietsparkeren, deelauto's en MaaS

1. 10% van de benodigde autoparkeerplaatsen wordt verplicht gerealiseerd als fietsparkeerplaats bedoeld voor langparkeren in plaats van autoparkeerplaats, waarbij

2. Alleen indien aangetoond is dat er onvoldoende parkeercapaciteit beschikbaar is in een openbare collectieve parkeervoorziening op maaiveld of in een bestaande parkeergarage, is het toegestaan om voor de duur van de tijdelijke omgevingsvergunning, te parkeren op eigen terrein;
3. Het bepaalde in artikel 3 tot en met 7 blijft onverkort van toepassing.

Artikel 9. Tijdelijk afwijken vanwege het ontbreken van een mobiliteitshub

Indien er nog geen mobiliteitshub is binnen 400 meter loopafstand van de locatie waarvoor de omgevingsvergunning wordt aangevraagd, is het mogelijk om tijdelijk geheel of gedeeltelijk af te wijken van de eis om te parkeren in een mobiliteitshub zoals genoemd in artikel 35.2 van de regels van het bestemmingsplan Merwe-Vierhavens. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

1. Het is toegestaan om te parkeren in een openbare collectieve parkeervoorziening op maaiveld of in een bestaande parkeergarage. De openbare collectieve parkeervoorziening op maaiveld of bestaande parkeergarage moet binnen 400 meter loopafstand liggen van de locatie waarvoor een omgevingsvergunning voor aangevraagd wordt;
2. Indien binnen 400 meter loopafstand een mobiliteitshub gerealiseerd is, vervalt de onder '1' genoemde mogelijkheid en moet in de mobiliteitshub geparkeerd worden;
3. Het bepaalde in artikel 3 tot en met 7 blijft onverkort van toepassing.

Paragraaf 5 Parkeervergunning

Artikel 10. Parkeervergunning op straat

Gebruikers van ontwikkelingen met een omgevingsvergunning die verkregen is na inwerkingtreding van de Beleidsregel 'Parkeernormen Merwe-Vierhavens auto en fiets gemeente Rotterdam' hebben ingevolge het Uitvoeringsbesluit parkeren geen recht op een parkeervergunning op straat binnen het betaald parkeergebied. Dit geldt ook voor ontwikkelingen op locaties waar pas ná vergunningverlening betaald parkeren wordt ingevoerd. De ontwikkelaar informeert toekomstige eigenaren en gebruikers hierover tijdig en voldoende.

Paragraaf 6 Bijzondere bepalingen fiets

Artikel 11 Kortparkeren fiets

Het bevoegd gezag kan besluiten dat de fietsparkeereis, genoemd in tabel 4 van bijlage 1, wordt opgelost in de openbare ruimte als het kortparkeren met een maximale duur van 90 minuten betreft en er in de openbare ruimte voldoende fietsparkeerplaatsen beschikbaar zijn dan wel worden gerealiseerd.

Artikel 12 Fietsparkeereis woonfunctie

De fietsparkeereis voor woningen wordt opgelost in de bergingen zoals voorgeschreven in het Besluit bouwwerken leefomgeving, art. 4.171, lid 1. Met behoud van een berging per woning kunnen de benodigde fietsparkeerplaatsen in een gezamenlijke stalling uitgevoerd worden. De parkeernormen in tabel 2 van bijlage 1 zijn dan van overeenkomstige toepassing.

- b. overdekking:
de fietsenstalling is overdekt via de bovenkant;
- c. weer- en windbestendigheid:
de fietsenstalling is afgeschermd via de zijkanten;
- d. afsluitbaarheid:
de stalling kan worden afgesloten en is makkelijk te openen, bijvoorbeeld automatisch met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer;
- e. afscheiding gebruikers:
er is een afscheiding tussen woonfuncties en niet-woonfuncties;
- f. hoogte stalling:
de minimale vrije hoogte voor een dubbellaagse stalling is 2900 mm, bij enkellaagse stallingen is de minimale vrije hoogte 2300 mm;
- g. breedte gangpaden:
de gangpaden in de stalling zijn in beginsel 3000 mm breed, bij stallingen met relatief weinig verkeer kan, in overleg en met toestemming van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam, worden afgeweken naar een gangpad van 2100 mm breed;
- h. lengte gangpaden:
de lengte van een gangpad is in beginsel maximaal 75 meter;
- i. locatie voor sterk afwijkende fietsachtige voertuigen:
sterk afwijkende fietsachtige voertuigen kunnen geen trap gebruiken, waardoor deze in beginsel worden geparkeerd op de begane grond;
- j. sociale veiligheid:
de sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding en bij een stalling die openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden;
- k. oplaadvoorzieningen:
de stalling biedt in beginsel oplaadmogelijkheden voor 5% van de fietsachtige voertuigen;
- l. hellingbanen, trappen en fietsgoten:
bij voorkeur wordt gebruik gemaakt van een hellingbaan, met een hellingspercentage van ten hoogste 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm, naast een trap worden fietsgoten geplaatst, bij voorkeur aan beide zijden en elektrisch aangedreven;
- m. dubbellaags parkeren:
dubbellaags parkeren is toegestaan, mits per woning altijd minimaal twee fietsparkeerplaatsen in een laag rek beschikbaar zijn.
- n. afscheiding tussen auto- en fietsverkeer:
vanwege de verkeersveiligheid is de combinatie van autoparkeren en fietsparkeren in dezelfde ruimte in beginsel niet toegestaan;
- o. locatie fietsenstalling:
de fietsenstalling ligt aan de openbare weg, met voorkeur aan een fietspad en in beginsel naast een centrale hal;

Bijlage 1. Parkeernormen en aanwezigheidspercentages als bedoeld in de 'Beleidsregel Parkeernormen Merwe-Vierhavens auto en fiets gemeente Rotterdam'

Tabel 1 Normentabel auto woonfuncties

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

Deze normen zijn exclusief bezoekersparkeerplaatsen voor bewoners. De gemeente realiseert 0,1 bezoekersparkeerplaats per huishouden in aanvulling op de parkeerbehoefte die uit deze regeling volgt.

Aan de parkeereis voor fietsen kan worden voldaan door deze in een gezamenlijke stalling uit te voeren. Voor woningen met een stalling gelden de fietsparkeernormen in tabel 2

Tabel 2 Normentabel fiets woonfuncties

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

Tabel 3 Normentabel auto niet-woonfuncties

Functie	Subfunctie	Opmerking	Aantal autoparkeerplaatsen per 100 m ² bvo, tenzij anders bepaald in de opmerking
Werken	Kantoor		1,00
	Bedrijfsverzamelgebouw/ Atelier		0,80
	Arbeidsintensief/ bezoekersextensief bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats, etc.)		1,20
	Arbeidsextensief/ bezoekersextensief bedrijf (loods, opslag, transportbedrijf etc.)		0,30
Winkelen	Commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie		2,00
	Detailhandel inclusief kringloopwinkel en apotheek		2,50
	Supermarkt		2,50

Tabel 4 Normentabel fiets niet-woonfuncties

Functie	Subfunctie	Opmerking	Aantal fietsparkeerplaatsen per 100 m ² bvo, tenzij anders bepaald in de opmerking	
				Aandeel kort stallen (bezoek)
Werken	Kantoor		2	5%
	Bedrijfsverzamelgebouw/ Atelier	Minimaal 10	2	5%
	Arbeidsintensief/ bezoekersextensief bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats, etc.)		1	5%
	Arbeidsextensief/ bezoekersextensief bedrijf (loods, opslag, transportbedrijf etc.)		0,25	5%
Winkelen	Commerciële dienstverlening en kantoren met baliefunctie	Minimaal 10	5	20%
	Detailhandel inclusief kringloopwinkel en apotheek		2,7	85%
	Supermarkt	Minimaal 10	2,9	85%
	Mandjessupermarkt	Minimaal 10	2,9	85%
	Grootschalige detailhandel		0,4	85%
	Bouwmarkt, tuincentrum, kringloopwinkel		0,4	85%
	Showroom, meubelzaak		0,4	85%
	Gymzaal, sporthal binnen (incl. squash, tennis)		2,5	95%
Sport en recreatie	Sportveld buiten (incl. tennisbaan)	Normgrondslag: ha. netto terrein	61 (of maatwerk)	95%
	Dansstudio, sportschool		5	90%
	Jachthaven	Per ligplaats	maatwerk	-
	Volkstuin	Per volkstuin	maatwerk	-
	Museum		0,9	95%
Cultuur	Bibliotheek		3	95%
	Bioscoop, theater, schouwburg	Per zitplaats	7,8	95%
	Sociaal cultureel centrum, wijkgebouw		3 (of maatwerk)	95%
	Religiegebouw	Per bezoekersplaats	maatwerk	90%
	Cafetaria/snackbar		9	90%
	Discotheek / feestruimte		18	90%
Horeca	Café / bar		10	90%
	Restaurant		10	80%
	Logies/pension	Per kamer	0,4	50%
	Hotel	Per kamer	0,4	50%
Onderwijs	Crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	Minimaal 3 bakfietsplaatsen	1,9	0%
	Basisonderwijs	Per lokaal	10	0%
	Vorbereidend dagonderwijs (vmbo, havo, vwo)	Per lokaal	15	11%
	Beroepsonderwijs en WO	Per lokaal	13	0%

	Beroepsonderwijs en WO (afhankelijk van mate van avondonderwijs)	100%	100%	30%	30%	0%	0%
Zorg	Ziekenhuis	60%	100%	60%	60%	60%	60%
	Verpleeghuis, hersteltehuis, hospice	50%	50%	100%	100%	60%	80%
	1e lijns gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut)	100%	75%	10%	10%	10%	10%

* voor woningen bewoners geldt een aanwezigheidspercentage van 100% in de nacht

M4H grenst aan stedelijke uitvalswegen zoals het Marconiplein en de Tjalklaan. De groei van de stad, maar ook de ontwikkeling van M4H belasten deze wegen verder. Het omliggende wegennet kan de ontwikkeling van het volledige programma van M4H niet verwerken, als de groei van het autoverkeer niet wordt beperkt door de hierboven beschreven acties. Een nadere onderbouwing hiervan is beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 5.2). Het is noodzakelijk om een statische regeling op te nemen om de uitgangspunten van het verkeersonderzoek in het MER publiekrechtelijk te borgen. Met andere woorden: de aannames over o.a. de wijze van parkeren (in hubs) en het aantal parkeerplaatsen (toepassen van kortingen en dubbelgebruik) die gehanteerd worden in het onderzoek van het MER moeten ook publiekrechtelijk vastgelegd worden in de regels van het bestemmingsplan. Verwijzen naar extern parkeerbeleid waarin de kortingsmogelijkheden etc. zijn opgenomen biedt onvoldoende rechtszekerheid. Ook is het voor ontwikkelende partijen duidelijk hoe het parkeren opgelost moet worden wanneer dit doorwerkt in de regels van het bestemmingsplan. Een integrale regeling in het bestemmingsplan geeft bovendien meer duidelijkheid dan een combinatie van regels in het bestemmingsplan en een verwijzing naar extern beleid.

In de gebieden Marconikwartier en Keilekwartier zijn in het bestemmingsplan M4H nog geen ontwikkelgerichte bestemmingen opgenomen. De ontwikkelingen in deze gebieden worden in de toekomst mogelijk gemaakt met ruimtelijke procedures onder de Omgevingswet. Om te borgen dat de uitgangspunten ten aanzien van parkeren uit de Mobiliteitsstrategie M4H ook bij de toekomstige procedures in acht genomen worden, geldt de parkeerregeling M4H ook in deze gebieden.

Uitgangspunten van de parkeerregeling

Hieronder zijn de belangrijkste uitgangspunten van de regeling beschreven. Voor een onderbouwing van deze uitgangspunten wordt verwezen naar onderdeel '3' van deze toelichting.

- Parkeren vindt in de deelgebieden Merwehaven, Marconikwartier, Keilekwartier en Galileipark plaats in collectieve, gebouwde mobiliteitshubs, en niet op straat of op eigen terrein (m.u.v. gehandicaptenparkeerplaatsen). Een mobiliteitshub bedient meerdere ontwikkellocaties binnen een straal van 400 meter loopafstand en is openbaar toegankelijk. De regeling voorziet in een tijdelijke afwijkingmogelijkheid van deze eis. Bijvoorbeeld in de situatie dat er nog geen mobiliteitshub aanwezig is op het moment dat er een omgevingsvergunning voor een ontwikkeling wordt aangevraagd. In die situatie mag er tijdelijk in een collectieve parkeervoorziening op maaiveld geparkeerd worden. Ook in het geval van een tijdelijke omgevingsvergunning kan worden afgezien van de eis om in een hub te parkeren;
- In de parkeerregeling wordt gebruik gemaakt van dubbelgebruik bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen. Parkeerplaatsen bedienen meerdere gebruikers/functies waardoor de totale parkeereis lager wordt dan de parkeereisen per functie afzonderlijk. De regeling voor dubbelgebruik is één op één overgenomen uit de gemeentelijke Beleidsregeling parkeernormen 2022. Nb. het toepassen van dubbelgebruik is in de Beleidsregeling parkeernormen 2022 niet verplicht, maar optioneel;
- In de parkeerregeling wordt gerekend met een korting vanwege de nabijheid van OV-stations en korting vanwege extra fietsparkeerplaatsen (10% korting) bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen. Ook wordt gerekend met een korting vanwege deelmobiliteit (20% korting). De kortingsmogelijkheden zijn één op één overgenomen uit de gemeentelijke Beleidsregeling parkeernormen 2022. Nb. het toepassen van kortingen vanwege OV, extra fietsparkeerplaatsen en deelmobiliteit is in de Beleidsregeling parkeernormen 2022 niet verplicht, maar optioneel;
- Er wordt geanticipeerd op de realisatie van first/last mile vervoer in combinatie met Mobility as a Service (MaaS). First/last mile vervoer is een vorm van collectief vervoer, bijvoorbeeld in de vorm van een busje, waarbij reizigers van Marconiplein of station Schiedam naar locaties in M4H kunnen reizen. MaaS is een dienst waarmee reizigers via één app meerdere vervoersmiddelen, eventueel van verschillende aanbieders, kunnen plannen, boeken en betalen. Indien deze voorzieningen gerealiseerd zijn wordt er gerekend met extra korting van 20% bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen. De kortingsmogelijkheid van 20% voor MaaS is ook opgenomen in de gemeentelijke Beleidsregeling parkeernormen 2022 (maar niet in combinatie met first/last mile vervoer);

ook geen groot effect op het aantal verkeersbewegingen. Er kan niet afgeweken worden van de Parkeerregeling M4H bij transformatie van gebouwen. Dit omdat transformatie wel een meer substantieel effect kan hebben op het aantal verkeersbewegingen. De vier Europointtorens zijn overigens uitgesloten van de afwijkingsregeling omdat hier geen planologische ruimte is voor uitbreiding en omdat verandering van de gebouwen niet voor de hand ligt.

Opzet van de Beleidsregeling

Qua opzet, opbouw en werkwijze is zoveel mogelijk aangesloten bij de 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022'. Dit is het parkeerbeleid dat gold op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan. De opzet is als volgt:

- Paragraaf 1 bevat een juridische beschrijving/definiëring van de begrippen die in de Beleidsregeling terugkomen;
- Paragraaf 2 bevat de reikwijdte en het werkingsgebied van de regeling en biedt de mogelijkheid aanvullende eisen te stellen aan een aantal zaken;
- Paragraaf 3 bevat ten eerste de bepalingen om de normatieve parkeerbehoefte te berekenen. Hierbij wordt verwezen naar de parkeernormen in bijlage 1 van de regeling. De parkeernormen in deze bijlage zijn gelijk aan die van de Beleidsregeling 2022. In deze paragraaf zijn ook een aantal verplicht toe te passen kortingsmogelijkheden beschreven;
- Paragraaf 4 bevat een aantal afwijkingsmogelijkheden van de eis om in een mobiliteitshub te parkeren;
- Paragraaf 5 bevat een bepaling dat toekomstige gebruikers geen recht hebben op een parkeervergunning op straat;
- Paragraaf 6 bevat een aantal specifieke bepalingen voor het fietsparkeren.

Samenhang met bestemmingsplan

De Parkeerregeling M4H moet in samenhang met artikel 35 van de regels van het bestemmingsplan gezien worden. In dit artikel zijn de belangrijkste ruimtelijk relevante bepalingen opgenomen. Zoals het werkingsgebied, de verplichting om het parkeren te realiseren in een mobiliteitshub en de ruimtelijke eisen waaraan een mobiliteitshub moet voldoen. Er staan ook een aantal zelfbindende regels voor de gemeente in, zoals de plicht om binnen een bepaalde periode hubs te realiseren en de plicht om een dynamische parkeerbalans bij te houden. De Parkeerregeling M4H bevat alle regels om de kwantitatieve parkeerbehoefte te bepalen en bevat minder ruimtelijke bepalingen.

2. Parkeren in mobiliteitshubs

Het zwaartepunt van de Mobiliteitsstrategie is dat toekomstige bewoners en gebruikers collectief parkeren in mobiliteitshubs. Dit is bepaald in artikel 35.2.1. Een mobiliteitshub is een bovengrondse gebouwde parkeervoorziening die demontabel en modulair gebouwd wordt, op maximaal 400 meter loopafstand van een ontwikkeling. De hub is openbaar toegankelijk en bedient meerdere te ontwikkelen plots. In de plint van de hub kunnen ook aanvullende ondergeschikte voorzieningen komen, zoals bijv. een pakketafhaalpunt of voorzieningen voor deelmobiliteit. In het Galileipark zijn ook andere voorzieningen toegestaan. Een wijkvervoershubs heeft gemiddeld ongeveer 400 parkeerplaatsen en bij het ruimtebeslag moet gedacht worden aan een footprint ongeveer 2.000 m².

Locatie en omvang van de hubs

In de masterplannen per deelgebied, worden het precieze aantal, de omvang en de locaties van de wijkvervoershubs uitgewerkt. Voor Merwehaven is dit al gedaan. Het Masterplan Merwehaven voorziet in ten minste drie wijkvervoershubs, die naar verwachting tussen de 1.050 (ambitie L) en 1.350 (ambitie M) parkeerplaatsen bevatten. Deze aantallen zijn gebaseerd op het meest actuele bouwprogramma en kunnen nog wijzigen op basis van het daadwerkelijk te realiseren programma. Twee daarvan bevinden zich aan de Havenallee (huidige Marconistraat) direct bij de entree van de wijk. De derde hub bevindt zich op het tweede deel van de lange pier. Eventueel is er nog ruimte voor een vierde hub op de kleine pier. Zo zijn de loopafstanden naar de hubs altijd te overzien. Alle gronden in Merwehaven zijn in eigendom van de gemeente. De drie tot vier hubs hebben een ruimtebeslag van maximaal ca. 8.000 m². Het gebied Merwehaven heeft een oppervlakte van ca. 23 hectare. Dit is ruim voldoende voor het ruimtebeslag van de hubs.

De locaties van de hubs in Keile- en Marconikwartier en Galileipark worden nog uitgewerkt. In deze gebieden zijn nu respectievelijk ca. 1.300, 1.100 en 1.000 parkeerplaatsen beoogd (scenario M). Het exacte aantal parkeerplaatsen wordt uitgewerkt in de ruimtelijke procedures voor deze gebieden. Voor de volledige herontwikkeling van M4H zijn er afhankelijk van het mobiliteitsscenario (M of L) 10 tot 15

inhoud van de regelingen voor dubbelgebruik en kortingen is één op één overgenomen uit dit beleid. Het dubbelgebruik en de kortingen zijn hier onder beschreven en de wijze waarop de parkeereis wordt bepaald is als volgt:

3. op grond van artikel 3 wordt de bruto parkeereis bepaald;
4. op grond van artikel 4 wordt dubbelgebruik toegepast;
5. de kortingen vanwege nabijheid OV (zoals bedoeld in artikel 5), fietsparkeren (zoals bedoeld in artikel 6, lid 1), deelauto's (zoals bedoeld in artikel 6, lid 2) en MaaS en een First & Last Mile (zoals bedoeld in artikel 6, lid 3, indien van toepassing) worden bij elkaar opgeteld (zoals bedoeld in artikel 6, lid 4). De totale korting wordt vervolgens verrekend met de parkeereis die resteert na toepassing van dubbelgebruik zoals bedoeld onder '2';
6. het aantal deelauto-parkeerplaatsen zoals bedoeld in artikel 6, lid 2 wordt hierbij opgeteld.

Dubbelgebruik en dynamische parkeerbalans

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 basis voor de berekening van het dubbelgebruik vormen de kencijfers van het CROW met de aanwezigheidsgraad van doelgroepen per functie. Deze aanwezigheidspercentages om de parkeerbehoefte op het maatgevende (drukste) moment te bepalen zijn opgenomen in tabel 5 van bijlage 1 van de Parkeerregeling M4H. De percentages uit deze tabel zijn één op één overgenomen uit de 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022'.

Dubbelgebruik kan om verschillende redenen toegepast worden in M4H. In het deelgebied Merwehaven is 85% woonprogramma. De parkeervraag van de woningen is daarmee maatgevend. Op basis van de aanwezigheidspercentages is op werkdagen overdag 50% van de bewoners thuis. De overige 50% is daarmee te gebruiken voor parkeren van personeel en bezoekers. De meeste ruimte voor dubbelgebruik doet zich in dit gebied voor op werkdagen overdag. In het deelgebied Galileipark is 100% werkprogramma. Ruimte voor dubbelgebruik is er vooral 's avonds en in de weekenden als werklocaties gesloten zijn. De werkelijke mate van dubbelgebruik zal afwijken van de theoretische schattingen op basis van aanwezigheidspercentages.

Dubbelgebruik wordt niet alleen toegepast op het niveau van één ontwikkeling/omgevingsvergunning, maar ook op het niveau van alle ontwikkelingen/omgevingsvergunningen op een loopafstand van een mobiliteitshub. Zo kan dubbelgebruik optimaal toegepast worden en is er bij ontwikkelingen/omgevingsvergunningen met bijvoorbeeld alleen maar woningbouw ook sprake van dubbelgebruik. De mate van dubbelgebruik tussen de ontwikkelingen onderling wordt bepaald aan de hand van een dynamische parkeerbalans. Artikel 35.5 van de regels van het bestemmingsplan verplicht de gemeente zo'n balans op te stellen, bij te houden en op verzoek beschikbaar te stellen aan de buitenwereld. In de balans wordt in ieder geval inzicht geboden in het aantal en de locatie van de te realiseren en de gerealiseerde parkeerplaatsen. Ook wordt inzicht geboden in de met de mogelijk gemaakte activiteiten en functies samenhangende aanwezigheidspercentages.

Korting vanwege nabijheid OV

In de omgeving van M4H liggen een meerdere tramhaltes, het metrostation Marconiplein en het trein- en metrostation Schiedam Centrum. Net als in de 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022' wordt er een korting toegepast op de parkeereis, afhankelijk van de afstand tot en het type OV-halte. De nabijheid van OV maakt het een aantrekkelijk alternatief. M4H behoort tot de gebieden in Rotterdam waar met het OV een groot aantal arbeidsplaatsen is te bereiken (400.000-500.000, zie onderstaande afbeelding).

Het OV bij deze haltes is aan te merken als Hoogwaardig Openbaar Vervoer: vervoer met een hoge frequentie en een hoge gemiddelde rijsnelheid. De maximale loopafstand tot HOV is ca. 800 meter. Vanaf metrostation Marconiplein is de hele agglomeratie van Rotterdam te bereiken, en vanaf station Schiedam Centrum zijn intercity- en sprinterverbindingen binnen en buiten de regio. Door de ontwikkelingen rondom de Oude Lijn worden de verbindingen vanaf Schiedam nog beter. De tramhaltes aan de Schiedamsedijk zullen worden verplaatst zodat ze te voet of met de fiets beter bereikbaar worden vanuit M4H. Om de verschillende OV-haltes nog beter bereikbaar te maken vanuit het gebied wordt in de toekomst ingezet op een shuttleverbindingcollectief vervoer in M4H van/naar metrostation Marconiplein.

Korting vanwege extra fietsparkeerplaatsen

Ontwikkelaars moeten 10% van het aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van dubbelgebruik (zie stap '2' hierboven) realiseren als extra fietsparkeerplaatsen. Per autoparkeerplaats worden twee fietsparkeerplaatsen gerealiseerd, bovenop het aantal fietsparkeerplaatsen dat ingevolge de Parkeerregeling M4H nodig is. De eis voor ontwikkelaars om extra fietsparkeerplekken aan te leggen krijgt een plek in de omgevingsvergunning van het betreffende gebouw. 40% van het totale aantal fietsparkeerplekken moeten ingericht zijn voor (beperkt) afwijkende modellen.

Het realiseren van minder autoparkeerplaatsen ten gunste van extra fietsparkeerplaatsen is opportuun: sinds 2010 is het aantal fietsers in de stad verdubbeld en elk jaar stijgt dit aantal. 200.000 mensen in Rotterdam pakken dagelijks de fiets. Met name de opkomst van elektrische fietsen, deelfietsen 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.

De fietsverbindingen van- en naar M4H zijn gunstig. Via goede, doorgaande fietsroutes zijn in korte tijd de centra van Rotterdam en Schiedam te bereiken. Ook de Maastunnel en de voorzieningen in Delfshaven liggen op korte fietsafstand.

Korting vanwege deelvervoer

20% van het aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van dubbelgebruik (zie stap '2' hierboven) worden gerealiseerd als parkeerplaats voor deelauto's. Veel gemeenten, waaronder Rotterdam, hanteren de vuistregel 'één deelauto vervangt vier parkeerplaatsen'. Resultaten in (inter)nationale studies over de vervangingsratio lopen sterk uiteen. Goudappel Coffeng komt obv Belgisch onderzoek en onderzoek naar Greenwheels-gebruikers in Nederland in 2019 en 2023, uit op één deelauto die 10-14 eigen auto's vervangt. Een deel van de deelauto-gebruikers doet (één van de) eigen auto('s) weg of ziet af van de aankoop. De gemeente realiseert de deelauto-parkeerplaatsen in de hubs.

Het aanbod van deelauto's in Nederland is met name sinds 2020 flink toegenomen (CROW, Staat van de deelmobiliteit 2023), waarbij het aanbod zich met name concentreert in de grote steden. Uit de Rotterdamse jaarrapportages 2021-2022 en 2023 (concept) blijkt dat de afgelopen drie jaar het aanbod van commerciële deelauto's in Rotterdam is gestegen met 24% naar 527 deelauto's (exclusief P2P). Het gebruik van een deelauto leidt tot een netto afname van het autobezit. Gebruikers van deelauto's maken bewustere keuzes per reis, ook doordat het inzicht in de kosten per autorit groter is. Automobilitéit is een belangrijke schakel in een volledig mobiliteitssysteem. Daarom maakt toegang tot een deelauto een leven zonder (tweede) autobezit mogelijk. De meeste deelauto-gebruikers wonen in stedelijk gebied zoals M4H.

Korting vanwege First/lastmile en Mobility as a Service (MaaS)

De bovengenoemde kortingsmogelijkheden zijn verplicht, de korting vanwege First/lastmile en MaaS is alleen van toepassing als dit systeem gerealiseerd is. In de MaaS-app kunnen bewoners/personeel verschillende vervoerswijzen plannen, boeken en betalen. Denk aan deelauto's, deelfietsen en OV. De collectieve first& lastmile voorziening zal beginnen als bemande buurtbus en op termijn mogelijk de stap maken naar een zelfrijdende shuttle. Deeltweewielers zijn beschikbaar in de buurthubs die op maximaal 200 meter loopafstand liggen. De eerste buurthubs zijn al gerealiseerd in Rotterdam. Deelauto's, deelfietsen, deelbakfietsen, deelscooters, goede fietsvoorzieningen én OV-voorzieningen vormen in combinatie met elkaar een goede manier om te reizen.

Vaststelling van de Welstandsparagraaf Galileipark

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het herziene raadsvoorstel van burgemeester en wethouders van 1 oktober 2024
(raadsvoorstel nr. 24bb008116/24bo007331);

gelet op de Welstandsnota 2012;

besluit:

De Welstandsparagraaf Galileipark vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 28 november 2024.

De griffier,

De voorzitter,

I.C.M. Broeders

C.J. Schouten