

Overzicht van de wijzigingen in de Beleidsregel Parkeernormen auto fiets 2025 t.o.v. de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets 2022

In de herziene beleidsregel parkeernormen (Beleidsregel Parkeernormen auto en fiets 2025) zijn er voornamelijk wijzingen aanbracht om dit beleidsdocument duidelijker (eenduidig), beter leesbaar en gebruiksvriendelijker te maken. Daarnaast is er ook een aantal beleidsmatige wijzigingen doorgevoerd. Dit document is een samenvatting van en een toelichting op de wijzingen van de Beleidsregel 2025 ten opzichte van de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets 2022.

Aanpassing titel van Beleidsregeling naar Beleidsregel

Deze wijziging is doorgevoerd omdat de term Beleidsregel de juridisch correcte term is voor het betreffende instrument.

Algemene tekstuele wijzigingen voor begrijpelijkheid en leesbaarheid

Algemene tekstuele wijzigingen zijn in het gehele document aangebracht in het kader van duidelijkheid, leesbaarheid en gebruiksvriendelijkheid. Denk hierbij voornamelijk aan het hanteren van makkelijker taalgebruik, de toevoeging van hyperlinks en het geven van meer toelichting, context en voorbeelden.

Toevoeging van extra paragrafen en strakker categoriseren van artikelen

Er zijn meer paragrafen en categorieën aangebracht. Hierbij zijn de artikelen die over hetzelfde onderwerp gaan beter bij elkaar geclusterd.

Volgorde artikelen in overeenstemming met volgorde van de werkwijze

Hierdoor kan een lezer het document van begin tot einde doorlopen in de wetenschap dat artikelen 1 tot en met 22 dienen te worden doorlopen op chronologische volgorde. De overgangsregeling en citeertitel zijn hier buiten beschouwing gelaten.

Toevoegen van hyperlinks (voorheen niet aanwezig)

Door de aanwezigheid van hyperlinks kan de lezer sneller de weg vinden naar specifieke artikelen, tabellen of bijlagen zonder te hoeven scrollen. Dit maakt het zoeken naar een specifiek artikel of een bijbehorende toelichting een stuk gebruiksvriendelijker.

Inhoudsopgave (voorheen niet aanwezig)

Er is een inhoudsopgave toegevoegd. Dit ontbrak in de Beleidsregeling 2022. Deze opgave bevat hyperlinks naar paragrafen, artikelen, tabellen en bijlagen. Dit maakt het document overzichtelijker en gebruiksvriendelijker.

Artikel 1 Begrippenlijst (voorheen Artikel 1 Begripsbepalingen)

De naam is van 'begripsbepalingen' veranderd naar 'begrippenlijst'. Deze begrippenlijst is uitgebreid met aanvullingen en verduidelijkingen op de bestaand begrippen en enkele nieuwe begrippen. Enkele voorbeelden:

- Alternatieve parkeervoorziening: Dit is toegevoegd als nieuw begrip.
- Autoparkeerplaats: Hier is de NEN-norm toegevoegd.
- Deelvervoer: Dit is toegevoegd als nieuw begrip.
- Dubbelgebruik: Verduidelijkt dat dubbelgebruik voor de fiets mogelijk is.
- Fietsparkeerplaats: Hier is de maatvoering voor de verschillende categorieën toegevoegd.
- Dubbelgebruik: Verduidelijkt dat dubbelgebruik voor de fiets mogelijk is.
- Functie: Dit is toegevoegd als nieuw begrip.
- Hub: Dit is toegevoegd als nieuw begrip
- Gebiedsontwikkeling: Dit is toegevoegd als nieuw begrip.
- Loopafstand/hemelsbreed: Deze zijn toegevoegd als nieuwe begrippen.
- Optopping: Dit is toegevoegd als nieuw begrip
- StartR-flexwoningen: Dit is toegevoegd als nieuw begrip.

Artikel 2 Reikwijdte (voorheen Artikel 3 Reikwijdte)

De toelichting van dit artikel is naar het artikel zelf verplaatst. Daarnaast is het artikelnummer gewijzigd.

Artikel 3 Algemene eisen voor auto en fiets (voorheen Artikel 3 Reikwijdte)

Voorheen waren deze algemene eisen opgenomen in artikel 3 Reikwijdte. Deze algemene eisen hebben echter geen betrekking tot de toepassing van de beleidsregel. Een nieuw artikel voor de algemene eisen is beter passend. De toelichting van de algemene eisen is naar het artikel zelf verplaatst.

Artikel 4 Vrijstelling parkeereis: Kleine projecten (voorheen Artikel 4 Kleine projecten)

De huidige tabel voor kleine projecten is multi-interpretabel bij de niet-woningfuncties. De tabel voor kleine projecten is daarom aangepast en verduidelijkt bij de niet-woningfuncties.

Artikel 5. Gebiedstypen (voorheen Artikel 2 Gebiedstypen)

Het is verduidelijkt dat het Centrum onderdeel is van gebied A.

Een 3e lid is toegevoegd waarin wordt uitgelegd dat sommige locaties een omgevingsplan hebben zonder dynamische verwijzing naar de Beleidsregel Parkeernormen. In die situatie is de Beleidsregel Parkeernormen niet van kracht, maar geldt de in het omgevingsplan opgenomen parkeerregeling.

Tenslotte is het artikel in een nieuwe paragraaf Gebiedsbepalingen geplaatst om beter in overeenstemming te komen met de praktische toepassing van de beleidsregel.

Artikel 6. Centrum (voorheen Artikel 14 Korting van de parkeereis voor ontwikkelingen met een niet-woonfunctie in gebied Centrum)

Het artikel is herschreven door het op te splitsen in twee leden. Hiermee is duidelijk gemaakt dat het enerzijds gaat over maximum autoparkeernormen en anderzijds een korting betreft op de autoparkeernormen. De toepassing van dit artikel heeft in de Beleidsregeling 2022 tot verschillende vragen en discussies geleid. Met deze aanpassing is het artikel eenduidig

gemaakt. Daarnaast is het artikel eerder in het document geplaatst in overeenstemming met de praktische toepassing van de beleidsregel.

Artikel 7. Correctie parkeereis: Dubbelgebruik (voorheen Artikel 5 Dubbelgebruik)

Een vierde lid is toegevoegd om te verduidelijken dat dubbelgebruik niet mag worden toegepast ten aanzien van de fietsparkeereis van woningen. Deze fietsparkeerplekken (stallingen) dienen namelijk enkel en alleen voor de bewoners zelf toegankelijk te zijn.

Artikel 8. Correctie parkeereis: Salderen (voorheen Artikel 6 Salderen)

Salderen op straat is niet meer mogelijk voor de fiets. Dit is om fietsparkeeroverlast in de openbare ruimte te voorkomen en te verminderen. In gevallen dat het redelijkerwijs niet mogelijk is om het langparkeren voor de fiets op te lossen, kan worden gekeken naar een afwijking.

Voor het kortparkeren is een ander artikel aanwezig, waarbij de gemeente Rotterdam bij een overcapaciteit van kortparkeerplaatsen in de openbare ruimte, kan besluiten dat een bouwaanvrager minder kortparkeerplaatsen voor de fiets hoeft te realiseren.

Artikel 9 Korting autoparkeereis: transformatie naar studentenhuisvesting (voorheen Artikel 11 Korting van de parkeereis bij transformatie naar studentenhuisvesting in betaald parkeergebied)

Het artikel is verduidelijkt door de voorwaarden te nummeren en een link naar de bijlage en toelichting op te nemen. Hiermee wordt de leesbaarheid bevorderd. Inhoudelijk is het artikel intact gebleven.

Artikel 10 Korting autoparkeereis: nabijheid openbaar vervoer (voorheen Artikel 12 Korting van de parkeereis voor gebouwen met een bijbehorende of toegewezen parkeervoorziening: nabijheid OV-halte)

Deze korting is verduidelijkt door de voorwaarden duidelijker te benoemen en te nummeren. Er is meer context opgenomen in de toelichting met aanvullende voorbeelden. Daarnaast is de eis voor een onderbouwd mobiliteitsplan toegevoegd om te borgen dat de aanvrager de juiste en gewenste documenten aanlevert voor de toetsing van de omgevingsvergunning.

Artikel 11 Korting autoparkeereis: extra fietsparkeerplaatsen (voorheen Artikel 13. Lid 1. Korting van de parkeereis voor gebouwen met een bijbehorende of toegewezen parkeervoorziening: betaald parkeergebied)

De korting is verduidelijkt door deze op te nemen in een apart artikel en de voorwaarden duidelijker te benoemen en te nummeren. Er is meer context opgenomen in de toelichting met aanvullende voorbeelden. Tevens is de voorwaarde voor het niet mogen combineren van deze korting met straatparkeren naar het artikel zelf verplaatst waar dit nu in de toelichting staat. Daarnaast is de eis voor een onderbouwd mobiliteitsplan toegevoegd om te borgen dat de aanvrager de juiste en gewenste documenten aanlevert voor de toetsing van de omgevingsvergunning.

Artikel 12 Korting autoparkeereis: deelauto's en MaaS (voorheen Artikel 13 Lid 2 en lid 3. Korting van de parkeereis voor gebouwen met een bijbehorende of toegewezen parkeervoorziening: betaald parkeergebied)

De korting is verduidelijkt door deze op te nemen in een apart artikel en de voorwaarden duidelijker te benoemen en te nummeren. Er is meer context opgenomen in de toelichting met aanvullende voorbeelden. Tevens is de voorwaarde voor het niet mogen combineren van deze korting met straatparkeren naar het artikel zelf verplaatst waar dit nu in de toelichting

staat. Daarnaast is de eis voor een onderbouwd mobiliteitsplan toegevoegd om te borgen dat de aanvrager de juiste en gewenste documenten aanlevert voor de toetsing van de omgevingsvergunning. Het aantal scenario's voor deelvervoer is uitgebreid waar dit momenteel alleen mogelijk is op eigen terrein. Ten slotte is ook duidelijk gemaakt dat de MaaS korting alleen nog mag worden toegepast i.c.m. deelvervoer.

Artikel 13 Toepassingen kortingen autoparkeereis (nieuw artikel)

De toepassing van de kortingen uit artikel 10, 11 en 12 is verplaatst naar een nieuw artikel. Tevens is de voorwaarde voor het niet mogen combineren van de kortingen met straatparkeren naar het artikel zelf verplaatst waar dit nu in de toelichting staat.

Artikel 14. Afwijking autoparkeereis: gebiedsontwikkeling (voorheen Artikel 8 Gebiedsontwikkeling)

Dit artikel is inhoudelijk intact gebleven. De naam en het artikelnummer zijn gewijzigd.

Artikel 15 Afwijking autoparkeereis: alternatieve parkeervoorziening (voorheen Artikel 10 Alternatieve parkeervoorziening)

Met deze wijziging zijn hubs toegevoegd als mogelijke alternatieve parkeervoorziening waar aan de parkeereis kan worden voldaan. Daarnaast is in de toelichting opgenomen welke criteria een overeenkomst moet bevatten alvorens de gemeente Rotterdam akkoord kan gaan met parkeren op afstand. Dit laatste is ook verduidelijkt met een extra lid in het artikel zelf.

De maximale loopafstand voor fietsparkeerplaatsen voor woonfuncties gelegen in gebied A is van 300 meter verlaagd naar 150 meter. Met deze beleidswijziging wordt een meer realistische loopafstand voor de fiets gehanteerd.

De maximale loopafstand voor autoparkeerplaatsen voor woonfuncties gelegen in gebied B is van 300 meter verhoogd naar 400 meter. Dit is in overeenstemming met het beleid voor hubs en deelmobiliteit om. Door deze beleidsaanpassing is er meer ruimte voor parkeren op afstand en het gebruik van hubs.

Artikel 16 Afwijking parkeereis: bijzonder gemeentelijk belang (voorheen Artikel 15. Bijzonder gemeentelijk belang en Artikel 18 Afwijken van de parkeereis)

De afwijkmogelijkheid voor het kwijtschelden van de parkeereis voor de auto en de fiets zijn samengebracht in een gezamenlijk artikel. Hiermee is het mogelijk om bijzonder gemeentelijk belang voor zowel de auto als de fiets toe te passen.

Het is verduidelijkt dat bijzonder gemeentelijk belang alleen wordt toegepast bij ontwikkelingen waarvoor de auto en/of fietsparkeereis redelijkerwijs niet kan worden opgelost en dat het verzoek wordt onderbouwd o.b.v. criteria zoals doelgroep, functie en locatie.

Artikel 17. Afwijking autoparkeereis: flexwoningen of optoppingen (voorheen niet aanwezig, dit is nieuw parkeerbeleid)

In de vorige beleidsregeling ontbrak een regeling voor flexwoningen en optoppingen. Als dit artikel van kracht is zullen bewoners van Start-R flexwoningen en bewoners van opgetopte woningen de mogelijkheid krijgen om in beginsel een parkeervergunning voor op straat aan te kunnen vragen. Het aantal parkeervergunningen is dan in overeenstemming met de bruto parkeereis. Met dit nieuwe en op maat gemaakte parkeerbeleid worden bepaalde woonontwikkelingen makkelijker mogelijk gemaakt.

Artikel 18. Parkeervergunning op straat (voorheen Artikel 16 Parkeervergunning op straat)

Het artikel is opgesplitst in meerdere leden. Dit bevordert de leesbaarheid en transparantie.

Via een nieuw lid wordt beter geborgd dat de ontwikkelaars voldoen aan de informatieplicht als bewoners geen recht hebben voor een parkeervergunning op straat. De bouwaanvrager heeft namelijk de verplichting de bewoners per brief te informeren en een kopie van deze brief te verzenden naar de gemeente Rotterdam.

Het wordt verduidelijkt dat de uitzonderingen voor een parkeervergunning altijd van kracht zijn, op bijzonder gemeentelijk belang na. In het geval van bijzonder gemeentelijk belang is het aan de gemeente Rotterdam om te bepalen of er wel of geen parkeervergunningen worden verleend op straat. In beginsel worden deze parkeervergunningen niet verleend om de openbare ruimte te ontlasten en te gebruiken voor andere doeleinden.

De nieuwe uitzonderingen voor een parkeervergunningen op straat zijn toegevoegd:

- Start-R-Flexwoningen
- Optoppingen

Artikel 19 Kortparkeren fiets (voorheen Artikel 9 Kortparkeren fiets)

Dit artikel is van nummer veranderd en samengebracht met de andere artikelen aangaande het fietsparkeren in paragraaf 8. De inhoud is intact gebleven. De gemeente heeft de bevoegdheid de fietsparkeereis voor kortparkeren (deels) kwijt te schelden als er voldoende capaciteit is in de openbare ruimte. Zo wordt bestaande capaciteit optimaal benut waar mogelijk en gepast.

Artikel 18 Fietsparkeereis woonfunctie (voorheen Artikel 17 Parkeereis fiets woonfunctie)

Dit artikel is van nummer veranderd. Daarnaast wordt nu verwezen naar het Besluit bouwwerken leefomgeving waar dit voorheen het bouwbesluit 2012 was. De inhoud is intact gebleven.

Artikel 21 Categorieën fietsparkeerplaatsen (voorheen Artikel 19 Ontwerpkwaliteit van stallingen)

Dit artikel heeft een andere naam en ander nummer gekregen.

Daarnaast is de inhoud gevisualiseerd aan de hand van een tabel. De afgelopen jaren zijn er veel vragen gekomen over het toepassen van deze zogenaamde buitenmodelpercentages. Met deze tabel zijn alle verschillende categorieën fietsparkeerplaatsen in beeld gebracht met de bijbehorende maatvoering. De tabel benoemt ook wat het verwachte percentage is van die categorieën als onderdeel van de fietsparkeereis.

Tenslotte is een nieuw lid opgenomen om te verduidelijken dat de aanvrager deze verschillende soorten fietsparkeerplaatsen, inclusief maatvoering, dient mee te nemen in de ontwerpen van de fietsenstallingen.

Artikel 22 Ontwerpkwaliteit en ontwerpeisen voor stallingen (voorheen bijlage 1 Ontwerpeisen voor stallingen fiets en scooter)

Vanuit de toetsing van de bouwplannen werd geconstateerd dat de afgelopen jaren veelal bijlage 1 van de Beleidsregeling 2022 niet goed werd gelezen en/of begrepen. Daarom is besloten om deze voorwaarden te verplaatsen naar een nieuw artikel.

De bestaande eisen zijn verduidelijkt. Ieder toetsingscriterium is ondergebracht in een separaat lid. Dit maakt het voor de bouwaanvrager overzichtelijk wat alle criteria zijn en waar men aan dient te voldoen bij het ontwerpen van een fietsenstalling.

Naast de bestaande eisen zijn er ook een aantal nieuwe eisen toegevoegd voor de op te leveren fietsenstallingen, waaronder:

- Wegbewijzing
- Afscheiding van auto- en fietsverkeer

Artikel 23 Overgangs- en slotbepalingen (voorheen Artikel 20 Overgangs- en slotbepalingen)

Dit artikel is van nummer veranderd. Daarnaast is het geüpdatet om de juridische overgang te maken van de Beleidsregeling 2022 naar de Beleidsregel 2025.

Artikel 22. Citeertitel (voorheen Artikel 21. Citeertitel)

Dit artikel is van nummer veranderd. Daarnaast is het geüpdatet om de citeertitel in lijn te brengen met de Beleidsregel 2025

Bijlage 1 Kaart gebiedstypen (voorheen Bijlage 3 Gebiedstypen)

Deze bijlage heeft een ander nummer gekregen.

Het is duidelijker aangegeven dat het Centrum een apart gebied is en tegelijkertijd onderdeel uitmaakt van het hoogstedelijk gebied i.v.m. een specifiek artikel (Artikel 5. Centrum) over dit gedeelte van Rotterdam. Dit is gedaan door het Centrum een donkerrode kleur te geven op de kaart.

De begrenzing van de gebieden is aangepast. Voorheen liep de grens tussen gebied A en B dwars door het Mallegatplot. Dit is onwenselijk binnen een ruimtelijke ontwikkeling. In de nieuwe begrenzing is het Mallegatplot geheel opgenomen in gebied A zodat voor de hele ontwikkeling dezelfde parkeernormen gelden.

Er is een legenda toegevoegd voor het bevorderen van de leesbaarheid en eenduidigheid van de kaart.

Bijlage 3 Parkeernormen en aanwezigheidspercentages (voorheen Bijlage 4 Parkeernormen en aanwezigheidspercentages)

De tabellen met de normen en aanwezigheidspercentages zijn grotendeels intact gebleven met enkele toevoegingen.

De zorg/aanleunwoningen en de sociale huurwoning is ondergebracht in de Normentabel auto woonfuncties. Als gevolg hiervan kan het Artikel 7. Bijzondere parkeernorm auto worden geschrapt. Dit bevordert de leesbaarheid en de eenduidigheid.

De volkstuin is als subfunctie toegevoegd in de Normentabel auto niet-woonfuncties en normentabel fiets niet-woonfuncties

Aanwezigheidstabel is aangepast waarbij de nacht als maatgevend moment duidelijker terugkomt. Nu staat er alleen een voetnoot maar hier kan een lezer makkelijk overheen lezen.

Tabellen

De nummering van de tabellen is aangepast. Nu wordt gesproken over tabel 1 tot en met tabel 9.

De tabel met de fietsparkeereis voor de woonfuncties is ondergebracht in dezelfde bijlage als de andere parkeernormen.

Artikelsgewijze toelichting

Per toelichting en voorbeeld is de tekst beter leesbaar gemaakt en wordt het geheel meer tot de kern toegespitst.

Er zijn voor o.a. de kortingen meer voorbeelden toegevoegd om zo meer inzicht en transparantie te creëren voor de lezer. In de Beleidsregeling 2022 was deze toelichting summier.