

Aan de leden van de raad  
van de deelgemeente  
Rotterdam Centrum

**Bezoekadres:** Minervahuis I, 4e etage  
Meent 106 Rotterdam  
**Postadres:** Postbus 70012  
3000 KP Rotterdam

**Website:**  
[www.rotterdam.nl/deelgemeentecentrum](http://www.rotterdam.nl/deelgemeentecentrum)  
**E-mail:** [info@centrum.rotterdam.nl](mailto:info@centrum.rotterdam.nl)  
**Fax:** (010) 26 73824  
**Inlichtingen:** A. Mooij  
**Telefoon:** (010) 26 72270

**Ons kenmerk:** 773398  
**Betreft:** herijking parkeernormen

**Datum:** 12 september 2011

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u de stukken behorende bij de voorgestelde herijking van de parkeernormen en het advies van het dagelijks bestuur aan het College van B&W.

Het dagelijks bestuur heeft op 23 augustus 2011 besloten positief te adviseren op de voorgestelde herijking van de parkeernormen en de aanpassing van de afkoopregeling. Het bestuur vraagt daarbij nadrukkelijk de aandacht van het College van B&W voor tijdige en volledige communicatie met de bewoners in de betreffende gebieden over de gevolgen van deze herijking.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,  
Het dagelijks bestuur van de deelgemeente Rotterdam Centrum,

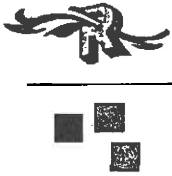
De secretaris,

  
Anton van Leeuwen

De voorzitter,

  
Hans van Zuuren





**Centrum**  
Deelgemeente van Rotterdam

Dhr. T. Overbeek  
Stadsontwikkeling  
Verkeer en Vervoer  
Bureau Verkeer en Vervoer  
Postbus 6575  
3002 AN Rotterdam

**Bezoekadres:** Minervahuis I, 4e etage  
Meent 106 Rotterdam  
**Postadres:** Postbus 70012  
3000 KP Rotterdam

**Website:**  
[www.rotterdam.nl/deelgemeentecentrum](http://www.rotterdam.nl/deelgemeentecentrum)  
**E-mail:** [info@centrum.rotterdam.nl](mailto:info@centrum.rotterdam.nl)  
**Fax:** (010) 26 738 4  
**Inlichtingen:** Arne Mooij  
**Telefoon:** (010) 267 2259

**Ons kenmerk:**  
**Betreft:** Advies herijking parkeernormen

**Datum:** 23 augustus 2011

Geachte heer Overbeek,

Het dagelijks bestuur van deelgemeente Rotterdam Centrum heeft op 23 augustus 2011 besloten positief te adviseren op de voorgestelde herijking van de parkeernormen en de aanpassing van de afkoopregeling. Het bestuur vraagt hierbij nadrukkelijk de aandacht van het College van Burgemeester en Wethouders voor tijdige en volledige communicatie met de bewoners in de betreffende gebieden over de gevolgen van deze herijking.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben ingelicht.

Met vriendelijke groet,  
Het dagelijks bestuur van de deelgemeente Rotterdam Centrum,

De secretaris,

  
Anton van Leeuwen

De voorzitter,

  
Hans van Zouren





**Centrum**

Deelgemeente van Rotterdam

**DAGELIJKS BESTUUR**

Besluitpunt: 2.9

Vergadering: 23 augustus 2011

---

**Onderwerp:**

Herijking parkeernorm voor woonfuncties en niet-woonfuncties en aanpassing van de afkoopregeling bij woningbouw

**Gevraagde beslissing:**

Het dagelijks bestuur van deelgemeente Rotterdam Centrum adviseert het College van Burgemeester en Wethouders om de voorgestelde herijking van de parkeernormen en de aanpassing van de afkoopregeling vast te stellen.

Steller: Arne Mooij

---

**Bijlagen:**

- B&W agendapost met bijlagen

**Toelichting:**

DS+V heeft een agendapost voorbereid (zie bijlage) over de herijking van parkeernormen en wil deze op 30 augustus voorleggen aan het College van B&W. Het advies van deelgemeente Rotterdam Centrum wordt gevraagd. Het behelst een aanpassing van de parkeernormen naar de huidige tijd en praktijk.

*Aandachtspunten*

**Gebiedsindeling**

In de nieuwe gebiedsindeling wordt de oppervlakte van deelgemeente Centrum (samen met een stukje van de kop van Zuid) als één centrumgebied beschouwd. Volgens dit voorstel zullen er dus geen verschillende parkeernormen binnen deelgemeente Centrum bestaan.

**Herijken van de Parkeernorm Woonfunctie**

De oude normen, die uit 2001 stammen, zijn veelal te hoog gebleken. Reden hiervoor is dat de parkeernorm niet altijd een goede weerspiegeling is van het werkelijke, gemiddelde autobezit. De uitgangspunten van het gemiddelde autobezit zijn in 2001 te ruim ingeschat. Uit een analyse van bouwprojecten van de afgelopen jaren blijkt dat in 85% van de gevallen niet de gehele parkeernorm wordt aangelegd op eigen terrein. Doel is om met een nieuwe norm beter aan te sluiten op de vraag en daardoor de norm vaker toe te passen. Voorgesteld wordt om de parkeernorm binnen de grenzen van de gemeente Rotterdam verder te differentiëren naar de oppervlakte van de woning en gebiedsector en de gebiedsindeling flink te wijzigen.

De normen uit 2001 (zie bijlage 2 van de B&W agendapost: parkeernormen woonfuncties) gingen uit van een groei van het autobezit per huishouden van 14% over 10 jaar. Uit cijfers van het COS en het CBS blijkt echter dat het autobezit per huishouden slechts minimaal (0,27%) is gestegen sinds 2001. De verwachte verhoging van het autobezit in 2001 heeft dus niet plaatsgevonden.

De normen worden over het algemeen verlaagd. Het autobezit is niet zo hoog als de huidige normen aangeven. De gebieden in sector 1 (centrum) zijn goed bereikbaar per openbaar vervoer. Daarnaast komt de verlaging van de norm voort uit de categorie huishouden die zich hier vestigt. Dat zijn veelal tweepersoonshuishoudens met een inkomen dat ruim boven modaal ligt. Door de afwezigheid van kinderen is de behoefte aan een tweede auto gering. Het type huishouden is bij deze woningen goed te voorspellen. De woningen zijn qua grootte, ligging en prijs op deze huishoudens afgestemd. In het centrum worden veelal (deels) ondergrondse parkeerplaatsen gebouwd. De kosten voor de aanleg

van ondergrondse voorzieningen zijn aanzienlijk hoger dan de opbrengsten wat de vraag naar parkeerplaatsen drukt en minder hoge parkeernormen kunnen worden gehanteerd.

#### Herijken van de Parkeernorm Niet-woonfunctie

De parkeernorm bij niet-woonfuncties bestaat uit een werknemers- en bezoekersdeel en is een belangrijke voorwaarde voor het functioneren van de winkel, het ziekenhuis, het kantoor etc. Voor kantoren is parkeren tevens belangrijk voor de vastgoedwaarde.

In de Stadsvisie wordt het creëren van een aantrekkelijke woonstad als één van de hoofddoelen genoemd. Belangrijk onderdeel hiervan is de binnenstedelijke verdichting: het realiseren van aantrekkelijke centrumstedelijke woonmilieus. Deze verdichting zal leiden tot een forse toename van verkeer op het hoofdwegennet, waardoor de bereikbaarheid onder druk komt te staan. Dit leidt weer tot extra luchtvervuiling langs de hoofdwegen en sluipverkeer door woonwijken.

In het Verkeersplan Binnenstad zijn maatregelen bedacht om deze effecten tegen te gaan. De extra niet-woonfuncties die gerealiseerd worden in de binnenstad, moeten zo min mogelijk zorgen voor extra aantrekkelijk verkeer naar het centrum. De P+R terreinen en de P+W garages aan de randen van de binnenstad zullen het parkeren van bezoekers opvangen met behulp van dynamisch verkeersmanagement. Dit faciliteert het verbeteren van de openbare ruimte en het leefbaarder maken van de binnenstad.

Omdat parkeernormen bestaan uit een werknemers- en een bezoekersgedeelte, kan dit worden bereikt door in het centrum het bezoekersdeel uit de norm te halen. Het werknemersdeel blijft dan over, terwijl bezoekers een alternatief geboden wordt in de P+W garages en op de P+R terreinen. Het werknemersdeel is dan ook direct het *maximum* dat de ontwikkelaar mag realiseren, tenzij het college van B&W besluit om hiervan af te wijken.

Omdat het (financieel) onrealistisch kan zijn om een ontwikkelaar te vragen alleen het stallingsdeel van de norm aan te leggen wordt voorgesteld om in het centrum *géén minimum parkeernorm* op te leggen voor niet-woonfuncties. Het werknemersdeel geldt als maximum (zie bijlage 3 van B&W agendapost: parkeernormen niet-woonfuncties). Er worden in het centrum geen private bezoekersparkeerplaatsen meer gebouwd. De norm doet dan recht aan de uitgangspunten van het binnenstadsplan (bezoekers opvangen in P+W garages) en stelt tegelijkertijd geen onrealistische eisen aan ontwikkelaars. Daarbij draagt het bij aan een betere bezetting van de P+W garages.

Samengevat betekent dit voor het Centrum dat de parkeernorm verandert van minimaal vereist naar maximaal toegestaan. Er geldt geen minimumnorm. Het werknemersdeel geldt als maximum. Er worden in het centrum *geen private bezoekersparkeerplaatsen* meer gebouwd.

#### Parkeernormen voor kantoren

De norm voor kantoren in het centrum neemt toe van minimaal 0,37 naar maximaal 0,76 pp per 100 m<sup>2</sup>. Dit lijkt tegenstrijdig te zijn met de ambitie om het woon-werkverkeer in het centrum te verminderen. Dit is echter niet het geval. De huidige norm is simpelweg te laag voor wat de behoefte werkelijk is. In de praktijk wordt er door kantoren vaak meer parkeerplaatsen gemaakt dan 0,37 pp per 100 m<sup>2</sup> of staan er nog veel werknemers (er zijn 6000 bedrijfsvergunningen uitgegeven in het centrum) met een vergunning op straat geparkeerd. De meer vraagconforme normen zullen er toe leiden dat de werknemers op eigen terrein parkeren in plaats van op straat en de maximumnormen zorgen voor een goed bereikbare en leefbare binnenstad.

#### Herzien van de Afkoopregeling

In principe moet de gemeentelijke parkeereis op eigen terrein gerealiseerd worden, op basis van normen uit de bouwverordening. In situaties waarin dit tot onoverkomelijke problemen leidt, kan een beroep worden gedaan op de vrijstellingsbepalingen.

De bevoegdheid tot het verlenen van vrijstelling in centraal bestuurd gebied berust bij het college van B+W en in deelgemeentelijk gebied bij de deelgemeenten. Deze bepaling is geen recht van de ontwikkelaar, maar bij aanvraag van de ontwikkelaar kan deze van toepassing worden verklaard door het bevoegde bestuur.

De hoogte van de tarieven variëren per gebied. Er worden vier gebieden onderscheiden. De gebiedsindeling is gekoppeld aan de huidige gebiedsindeling van de parkeernormering. De bijbehorende tarieven zijn:

Zone A (Centrum)	€ 20.000 per parkeerplaats
Zone B	€ 10.000 per parkeerplaats
Zone C	€ 7.500 per parkeerplaats
Zone D	€ 5.000 per parkeerplaats

Zone A is het centrum van Rotterdam, B de stadswijken, C en D de buiten en overige gebieden. De hoogte van de bedragen is gebaseerd op de aanname dat een parkeerplaats bouwen in het centrum duurder is dan een parkeerplaats in het buitengebied.

Op twee punten moet de afkoopregeling *herzien* worden;

*1: Afschaffen van de verplichting van de gemeente om parkeerplaatsen aan te leggen bij de afkoopregeling.*

In de huidige afkoopregeling neemt de gemeente de verplichting op zich om de parkeerplaatsen die niet door de ontwikkelaar op eigen terrein aangelegd kunnen worden, alsnog binnen 10 jaar in de buitenruimte aan te leggen. Dit is niet altijd wenselijk. Bij sommige bouwprojecten is het niet mogelijk om de parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen, terwijl er in de buitenruimte ruim voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. In zo'n geval is het niet zinvol om extra parkeerplaatsen in de buitenruimte aan te leggen, enkel omdat dit een verplichting is die voortvloeit uit het afkoopbedrag. Daarom wordt bij de herziening van de afkoopregeling een bepaling toegevoegd. In deze bepaling staat opgenomen dat een parkeereiscontract ingelost kan worden als naar het oordeel van het bestuur van de (deel) gemeente voldoende parkeergelegenheid aanwezig is in de buitenruimte.

*2. Aanpassing van de afkoopbedragen*

De afkoopsom die de gemeente vraagt van de ontwikkelaar komt vaak nauwelijks overeen met de werkelijk gemaakte bouwkosten. Vanuit ontwikkelaars is om die reden ook weerstand tegen de regeling. In feite is hij te generiek om goed toepasbaar te kunnen zijn.

*Opzet nieuwe afkoopregeling woonfuncties*

De nieuwe afkoopregeling moet zoveel mogelijk gebaseerd zijn op de daadwerkelijke bouwkosten van de parkeerplaats. Als de afkoopregeling wordt toegepast, dan verplicht de gemeente zich om alsnog de parkeerplaatsen aan te leggen binnen 10 jaar binnen een straal van 750 meter. Dit pleit voor afkoopsommen die overeenkomen met de bouwkosten. Als de afkoopsom niet voldoende is om de parkeerplaats aan te leggen, dan draait de gemeente op de voor de aanvullende bouwkosten.

De herziene afkoopregeling gaat uit van een percentage van de V.O.N prijs als afkoopbedrag. Het percentage wisselt per gebied. In het centrum is het percentage van de afkoopsom dat betaald moet worden hoger (7%) dan het percentage in andere gebieden. Door percentages te kiezen hoeven de afkoopbedragen ook niet geïndexeerd te worden.

*Opzet nieuwe afkoopregeling niet-woonfuncties*

De nieuwe afkoopregeling geldt alleen bij woningbouwprojecten. Bij niet-woonfunctie is het praktisch gezien niet mogelijk om bijvoorbeeld een percentage van de oppervlakte van het gebouw te relateren aan de VON prijs van de parkeerplaats. Hierbij gaan we uit van de oude tarieven variërend per gebied. In het centrum blijft het daarmee € 20.000 per parkeerplaats (zone A in de tabel boven aan deze pagina).

**Verdere procedure:**

College van B&W

**Standpunt portefeuillehouder(s):**

Portefeuillehouder Buitenruimte Said Kasmi conform

**Participatieaspecten:**

dS+V stelt dat de nieuwe normen ondersteund worden door de corporaties en ontwikkelaars. De corporaties en ontwikkelaars vragen wel nadrukkelijk aandacht voor een aantal andere zaken op het gebied van parkeren, die essentiële voorwaarden vormen voor een succesvolle toepassing van de normen, zoals het herijken van het vergunningenbeleid, de invoering van betaald parkeren indien dat is afgesproken en het parkeerbeleid van de gemeente ten aanzien van beprijzing en buitenruimte.

**Communicatieaspecten:**

Nvt

**Personele consequenties:**

Nvt

**Financiële consequenties:**

Nvt



## B Bespreekstukken

### Wethouder Haven, Verkeer en Regionale Economie (dS+V)

B - 1

#### **Onderwerp:**

Herijking parkeernormen voor woonfuncties en niet-woonfuncties en aanpassing van de afkoopregeling bij woningbouw.

#### **Gevraagde beslissing:**

Het College van Burgemeester en Wethouders beslist tot:

1. Het herijken van de parkeernormen van woningen volgens de volgende uitgangspunten;
  - de gebiedsindeling van de parkeernormering te herzien in sectoren volgens bijgevoegde kaart zie bijlage 1.
  - minimumnormen hanteren volgens de bijgevoegde tabel zie bijlage 2.
  - het onderscheid koop- of huurwoningen laten vervallen in de bouwverordening.
2. Het herijken van de parkeernormen van niet-woonfuncties zijnde werknemers en bezoekers volgens de volgende uitgangspunten:
  - De huidige normen uit 2001 worden vervangen door nieuwe CROW kengetallen uit 2008 en vertaald naar de Rotterdamse situatie. Zie bijgevoegde tabel in bijlage 3.
  - De volgende gebiedsindeling van de parkeernormering voor niet-woonfuncties te hanteren:
    - De deelgemeente Centrum, de Wilhelminapier en de Kop van Zuid wordt aangemerkt als 'Centrum'. Hier wordt het bezoekersdeel uit de norm gehaald.
    - De gebieden Stadionpark, Hart van Zuid, Kralingse Zoom en Alexanderknoop samen met de Stadswijken aanduiden als 'Centrumrand'.
    - De overige gebieden binnen de gemeente Rotterdam aanduiden als 'Overig'. Zie bijgevoegde kaart in bijlage 4.
3. Het herzien van de afkoopregeling van de parkeereis bij woningbouw waarbij een percentage van de V.O.N. prijs als afkoopbedrag wordt gehanteerd in plaats van een vast bedrag per gebied. Bij toepassing van de afkoopregeling wordt gebruik gemaakt van bijgevoegde gebiedsindeling zie bijlage 5.

#### **Financiële consequenties:**

N.v.t.

#### **Personele consequenties:**

N.v.t.



**Juridische aspecten:**

Het herijken van de parkeernormen vraagt om een aanpassing van de bouwverordening. Voorgesteld wordt om de volgende overgangsregeling te hanteren:

- De nieuwe normen zijn van toepassing vanaf het Raadsbesluit. Na deze datum geldt de nieuwe norm. Tenzij de ontwikkelaar de oude norm prefereert en de ontwikkeling al in een vergevorderd stadium is kunnen maximaal 1 jaar na vaststelling nog plannen worden ingediend waarin wordt gerekend met de oude norm.

Voorgesteld wordt om in de bouwverordening de volgende bepaling toe te voegen:

- In artikel 4 van bijlage 1 in de bouwverordening wordt een tussenzin toegevoegd:

*Bij een verbouwing, niet zijnde sloop/nieuwbouw, waarbij de parkeerdruk toeneemt, wordt het aantal parkeerplaatsen, vereist volgens de in artikel 2, lid 2, bedoelde tabel, verminderd met het aantal parkeerplaatsen dat vereist was of zou zijn voor de verbouwing, indien en voor zoveel de destijds daadwerkelijk geëiste plaatsen nog voorhanden zijn.*

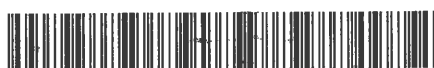
Hierdoor wordt benadrukt dat bij sloop/nieuwbouw uitgangspunt is dat de parkeereis volledig op eigen terrein wordt aangelegd.

Verder wordt voorgesteld om in de bouwverordening de volgende bepaling te wijzigen:

- Onderstaande toelichting bij artikel 2.5.30 uit de bouwverordening wordt verwijderd om het hanteren van maximumnormen in het centrum mogelijk te maken:

*Zoals in de algemene toelichting al is aangegeven, bestaat er geen aanleiding de Rotterdamse systematiek ten aanzien van het reguleren van de parkeerbehoefte los te laten. De praktijk wijst bijvoorbeeld uit dat vanuit financieel oogpunt bij de realisatie van bouwplannen altijd zo min mogelijk parkeerplaatsen worden aangelegd, zodat het stellen van een maximumaantal aan te leggen parkeerplaatsen weinig consequenties zal hebben.*

**Relevante beleidskaders:**



'Stadsvisie Rotterdam'  
Verkeersplan Binnenstad Rotterdam 'Citylounge Bereikt'

**Adviezen:**

Deelgemeenten  
Directeur OBR  
Directeur STZ  
Directeur BSD

**Communicatie/Voorlichtingsaspecten:**

*Concepttekst B&W-bericht:*

Het College van B&W doet een voorstel aan de Gemeenteraad om de parkeernormen en de afkoopregeling in de bouwverordening te wijzigen.

**Verdere procedure:**

Gemeenteraad

**Toelichting:**

In deel A wordt een toelichting gegeven op het herijken van de parkeernormen voor woonfuncties en niet-woonfuncties. In deel B is de nieuwe opzet van de afkoopregeling toegelicht.

**Deel A**

**Parkeernormen woonfuncties**

Het herijken van de parkeernormen voor woningen is één van de vervolgstappen van de bestuursopdracht Bouwen en Parkeren. De normen, die uit 2001 stammen, zijn veelal te hoog. Redenen hiervoor zijn dat de parkeernorm niet altijd een goede weerspiegeling is van het autobezit. Uit een analyse van bouwprojecten van de afgelopen jaren blijkt dat in 85% van de gevallen niet de gehele parkeernorm wordt aangelegd op eigen terrein. Doel is om met een nieuwe norm beter aan te sluiten op de vraag en daardoor de norm vaker toe te passen. Voorgesteld wordt om de parkeernorm verder te differentiëren naar de oppervlakte van de woning en gebiedsector en de gebiedsindeling flink te wijzigen. De voorgestelde gebiedsindeling en de normen zijn bijgevoegd in bijlage 1 en 2.

**Gebiedsindeling**



De huidige gebiedsindeling bestaat uit twee sectoren en is te generiek. Een woning van bijvoorbeeld 100m<sup>2</sup> in Pendrecht heeft éézelfde parkeernorm als woning in Hillegersberg. Terwijl hier een andere doelgroep woont met een heel ander autobezit. De nieuwe gebiedsindeling wordt gebaseerd op drie objectieve bronnen: de gemiddelde WOZ-waarde per m<sup>2</sup>, de aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer en de woonmilieus uit de Stadsvisie. Door deze objectieve bronnen te combineren, wordt een logische gebiedsindeling van 4 sectoren verkregen die recht doet aan de kenmerken van een wijk en het verwachte autobezit. De gebiedsindeling is in overleg met ambtelijke gebiedsdeskundigen, corporaties en NEPROM, de vereniging van Nederlandse Projectontwikkeling Maatschappijen tot stand gekomen.

#### Oppervlaktecategorieën

Voor de oppervlaktecategorieën vindt een aantal veranderingen plaats. Uit onderzoek blijkt dat kleine starterswoningen (tot +/- 65 m<sup>2</sup>) een te hoge parkeernorm hebben. Van deze woningen is goed te voorspellen wie er in komen te wonen. Dit zijn bijna altijd alleenstaanden met een laag autobezit. Uit cijfers van het COS blijkt al dat het autobezit van alleenstaanden in elke wijk gelijk is. Het blijkt dus dat de categorie <85m<sup>2</sup> te generiek is. Daarom wordt er een categorie 'kleine starterwoningen' toegevoegd, met oppervlakten van 40-65m<sup>2</sup>. Verder wordt er een categorie <40m<sup>2</sup> opgenomen, waarmee de studentenwoningen worden ondervangen. "Studentenwoningen" verdwijnen dan uit de bouwverordening.

#### Koop, huur en sociale huur

De huidige normen kennen onderscheid in koop of huur. De categorie huur beslaat echter alle huurklassen, van sociale huur tot luxe appartementen, terwijl er in de praktijk grote verschillen zijn in autobezit tussen sociale huur en vrije sector huur. Daarom wordt voorgesteld om koop- en 'vrije sector'-huurwoningen samen te voegen. Voor sociale huurwoningen bestaat nog geen goede definitie, daarom wordt deze niet als zodanig opgenomen in de bouwverordening. Daarom is hier maatwerk nodig. Indien de ontwikkelaar aan het bestuur van de (deel)gemeente kan aantonen dat de woningen daadwerkelijk sociale huurwoningen worden en de bewoners over een laag inkomen beschikken en dus een laag autobezit hebben, kan door de deelgemeente in overleg met de andere partijen de parkeernorm



verlagen naar 0,6 per woning. Ditzelfde geldt voor 55+ woningen. Hier kan de norm ook verlaagd worden tot 0,6, indien met de ontwikkelaar goede afspraken worden gemaakt. Dit kan door de gebruikelijke vrijstellingsbepalingen te hanteren door het bestuur van de (deel)gemeente.

*Tekstvoorstel voor de vrijstellingbepaling te hanteren door de deelgemeenten in de bouwverordening toevoegen.*

#### Groei van het autobezit

De oude normen uit 2001 gingen uit van een groei van het autobezit per huishouden van 14% over 10 jaar. Uit cijfers van het COS en het CBS blijkt echter dat het autobezit per huishouden slechts minimaal (0,27%) is gestegen sinds 2001. De verwachte verhoging van het autobezit in 2001 heeft dus niet plaatsgevonden.

In overeenstemming met de door het COS en CBS geconstateerde beperkte groei van het autobezit worden de nieuwe normen verlaagd. De geconstateerde beperkte groei van het autobezit komt terug door het feit dat de normen overal naar boven zijn afgerond. Daarbij zijn de nieuwe normen gebaseerd op recente nieuwbouwprojecten en daarmee actueel en toekomstbestendig.

#### Normen

Het voorstel voor de hoogte van de normen is getoetst aan praktijkvoorbeelden. Er is van een groot aantal projecten bekeken hoeveel parkeerplaatsen er per woning zijn gebouwd, hoeveel er zijn verkocht en - in gereguleerd gebied - hoeveel auto's er vervolgens nog op straat staan met een vergunning.

De normen worden over het algemeen verlaagd. Het autobezit is niet zo hoog als de huidige normen aangeven.

- Sector 1: De normen gaan hier over het algemeen omlaag (zie bijlage 1 en 2). De gebieden in sector 1 zijn goed bereikbaar per openbaar vervoer. Daarnaast komt de verlaging van de norm voort uit de categorie huishouden die zich hier vestigt. Dat zijn veelal tweepersoonshuishoudens met een inkomen dat ruim boven modaal ligt. Door de afwezigheid van kinderen is de behoefte aan een tweede auto gering. Het type huishouden is bij deze woningen goed te



voorspellen. De woningen zijn qua grootte, ligging en prijs op deze huishoudens afgestemd. In de gebieden in sector 1 wordt veelal ondergronds gebouwd. De kosten voor de aanleg van ondergrondsevoorzieningen zijn aanzienlijk hoger dan de opbrengsten wat de vraag naar parkeerplaatsen drukt en minder hoge parkeernormen kunnen worden gehanteerd.

- Sector 2: In de stadswijken wordt de norm verlaagd. Dit komt door de aanwezigheid van een uitgebreid openbaar vervoersnetwerk en de relatief lage WOZ-waarde per m<sup>2</sup>. Bij recente projecten blijkt dat een lagere norm dan de huidige voldoet.
- Sector 3: In deze sector worden de normen verlaagd, maar zijn de normen hoger dan in sector 1 en 2. Het openbaar vervoersnetwerk is in deze gebieden minder compleet is. Daarbij is het vaak vanwege de bescheiden WOZ-waarde per m<sup>2</sup> financieel niet mogelijk om hoge eisen te stellen aan de kwaliteit van de parkeervoorziening en wordt de prijs voor de bewoner om te parkeren lager. In de praktijk blijkt dat dit daarop weer de drempel om een (tweede) auto aan te schaffen verlaagt.
- Sector 4: In gebieden als Kralingen Oost en Hillegersberg (sector 4), blijven de normen ongeveer gelijk. Het autobezit is in deze gebieden het hoogst, vanwege de hoge WOZ-waarde per m<sup>2</sup>.

#### **Parkeernormen niet-woonfuncties**

De parkeernorm bij niet-woonfuncties bestaat uit een werknemers en bezoekersdeel en is een belangrijke voorwaarde voor het functioneren van de winkel, het ziekenhuis, het kantoor etc. Voor kantoren is parkeren tevens belangrijk voor de vastgoedwaarde. Er zijn in Rotterdam diverse gebiedsontwikkelingen gaande, die vragen om een herijking van de parkeernormen van niet-woonfuncties.

Daarnaast zijn er twee algemene redenen te noemen om de parkeernormen nu te herijken:

- Een toegenomen autogebruik. De oude normen stammen uit 1986 en passen niet meer bij de huidige situatie. Een update is dus gewenst.
- De normen zijn vaak niet praktisch toepasbaar door ouderwetse benaming van functies, zoals 'zusterhuizen'.



### Gebiedsindeling

De vraag naar parkeerplaatsen wordt bepaald door:

- De locatie van de functie en daardoor de prijs van parkeervoorzieningen
- Het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen

De CROW (het kenniscentrum voor Infrastructuur en Verkeer) hanteert daarom voor de parkeernormen een indeling van drie gebieden: centrum, knooppunten & stadswijken en overig. In relatie tot de gebiedsontwikkelingen in Rotterdam wordt dit als volgt vertaald:

- Centrum: deelgemeente Centrum, Kop van Zuid en Wilhelminapier
- Knooppunten & stadswijken: knooppunten Stadionpark, Kralingse Zoom, Alexanderknoop en Hart van Zuid en stadswijken.
- Overig: het overige gebied

Zie voor de gebiedssectoren parkeernormen niet-woonfuncties bijlage 4. In onderstaande alinea's wordt de gebiedsindeling nader beargumenteerd.

#### *Centrum*

In de Stadsvisie wordt het creëren van een aantrekkelijke woonstad als één van de hoofddoelen genoemd. Belangrijk onderdeel hiervan is de binnenstedelijke verdichting: het realiseren van aantrekkelijke centrumstedelijke woonmilieus. Deze verdichting zal leiden tot een forse toename van verkeer op het hoofdwegennet, waardoor de bereikbaarheid onder druk komt te staan. Dit leidt weer tot extra luchtvervuiling langs de hoofdwegen en sluijverkeer door woonwijken. Zonder maatregelen zullen de ambities steeds lastiger te verwezenlijken worden.

In het Verkeersplan Binnenstad zijn maatregelen bedacht om deze effecten tegen te gaan. De extra niet-woonfuncties die gerealiseerd worden in de binnenstad, moeten zo min mogelijk zorgen voor extra aantrekkelijk verkeer naar het centrum. De P+R terreinen en de P+W garages aan de randen van de binnenstad zullen het parkeren van bezoekers opvangen met behulp van dynamisch verkeersmanagement. Dit faciliteert het verbeteren van de openbare ruimte en het leefbaarder maken van de binnenstad.



Omdat parkeernormen bestaan uit een werknemers- en een bezoekersgedeelte, kan dit worden bereikt door in het centrum het bezoekersdeel uit de norm te halen. Het werknemersdeel blijft dan over, terwijl bezoekers een alternatief geboden wordt in de P+W garages en op de P+R terreinen. Het werknemersdeel is dan ook direct het maximum dat hij mag realiseren, tenzij het college van B&W besluit om hiervan af te wijken.

Omdat het (financieel) onrealistisch kan zijn om een ontwikkelaar te vragen alleen het stallingsdeel van de norm aan te leggen wordt voorgesteld om in het centrum géén minimum parkeernorm op te leggen voor niet-woonfuncties. Het werknemersdeel geldt als maximum. Er worden in het centrum geen private bezoekersparkeerplaatsen meer gebouwd. De norm doet dan recht aan de uitgangspunten van het binnenstadsplan (bezoekers opvangen in P+W garages) en stelt tegelijkertijd geen onrealistische eisen aan ontwikkelaars. Daarbij draagt het bij aan een betere bezetting van de P+W garages.

Opgemerkt moet worden dat een streng vergunningenbeleid voor bedrijven hierbij noodzakelijk is. Vermeden moet worden dat een ontwikkelaar geen parkeerplaatsen aanlegt voor medewerkers en vervolgens wel vergunningen aanvraagt voor de openbare ruimte. Herijking van het vergunningenstelsel is daarom nodig. In het vierde kwartaal van 2011 zal een voorstel worden gedaan voor de herijking van het vergunningenbeleid.

#### *Centrumrand*

De Centrumrand-normen van de CROW gaan gelden in de stadswijken en op de knooppunten. Reden om deze gebieden in de centrumrand in te delen en niet in de categorie 'Overig' (wat bij de oude normen veelal het geval is), is dat het logisch is om een onderscheid te maken tussen de stadswijken en het gebied daarbuiten in verband met de specifieke stedenbouwkundige opbouw van de stadswijken. Dit is op dit moment nog niet het geval. Praktisch betekent dit dat de parkeernorm in stadswijken en knooppunten verlaagd worden, omdat zij van de categorie 'Overig' naar de categorie 'Centrumrand' gaan. De lagere normen zijn te verdedigen vanuit de bereikbaarheid per openbaar vervoer en de geringe beschikbare ruimte. Aangezien hier bijna overal





betaald parkeren geldt, is er weinig risico dat er bij te weinig parkeerplaatsen in de woonwijken wordt geparkeerd.

Er komt geen aparte norm voor knooppunten zoals Stadionpark of Hart van Zuid. Het kan echter zo zijn dat door verbeteringen in het openbaar vervoer of de algemene wens om een gebied duurzaam te ontwikkelen, de normen verlaagd worden met behulp van een vrijstellingsbepaling in de bouwverordening. Vrijstelling wordt bepaald door het bestuur van de (deel)gemeente. De hoogte van de norm wordt dan geregeld via het bestemmingsplan, zoals dit ook is gebeurd bij de Wilhelminapier. Hetzelfde geldt voor de maximumnormen. Indien op één van de knooppunten het openbaar vervoer dusdanig verbetert, is het te verdedigen om maximumnormen in te stellen.

#### *Overig*

De 'Overig' normen van het CROW worden toegepast op het gebied buiten de stadswijken en het centrum. Hier blijven de normen min of meer gelijk.

#### Herziening parkeercijfers

De meest recente kengetallen van het CROW vormen het vertrekpunt, maar worden op een aantal gebieden vertaald naar de Rotterdamse situatie. De kengetallen komen uit 2008 en hierin zijn de volgende ontwikkelingen meegenomen:

- Toename van het gemiddeld autobezit
- Toename van het autogebruik
- Verruiming van de winkelopeningstijden

Dit betekent voor de belangrijkste niet-woonfuncties de volgende wijzigingen. Voor een uitgebreid overzicht van de parkeernormen voor niet-woonfuncties zie bijlage 3:

	Centrum		Knooppunten & Stadswijken		Overig	
	Oud (min)	Nieuw (max)	Oud (min)	Nieuw (min)	Oud (min)	Nieuw (min)
Kantoor	0,37	0,76	2	1	2	1,2
Horeca	1	0,4	6,67	4	6,67	5
Winkels	0,61	0,38	2	2,8	2	3

*Normen zijn per 100 m<sup>2</sup> b.v.o.*

#### Normen niet-woonfuncties



De nieuwe gebiedsindeling in combinatie met de herziening van de parkeercijfers leiden tot de volgende algemene conclusies:

- In het centrum verandert de parkeernorm van minimaal vereist naar **maximaal toegestaan**. Er geldt geen minimumnorm. Het werknemersdeel geldt als maximum. Er worden in het centrum **geen private bezoekersparkeerplaatsen** meer gebouwd.
- In de gebieden Stadionpark, Hart van Zuid, Kralingse Zoom en Alexanderknoop en de stadswijken worden de normen **licht verlaagd**.
- In het overig gebied blijven de normen **ongeveer gelijk**.

#### Parkeernormen voor kantoren

De norm voor kantoren in het centrum neemt toe van minimaal 0,37 naar maximaal 0,76 pp per 100 m<sup>2</sup>. Dit lijkt tegenstrijdig te zijn met de ambitie om het woon-werkverkeer in het centrum te verminderen. Dit is echter niet het geval. De huidige norm is simpelweg te laag voor wat de behoefte werkelijk is. In de praktijk wordt er door kantoren vaak meer parkeerplaatsen gemaakt dan 0,37 pp per 100 m<sup>2</sup> of staan er nog veel werknemers (er zijn 6000 bedrijfsvergunningen uitgegeven in het centrum) met een vergunning op straat geparkeerd. De meer vraagconforme normen zullen er toe leiden dat de werknemers op eigen terrein parkeren in plaats van op straat en de maximumnormen zorgen voor een goed bereikbare en leefbare binnenstad.

#### *Consequenties voor de projecten*

Op basis van een reactie van het NEPROM, de vereniging van Nederlandse Projectontwikkeling Maatschappijen, is de verwachting dat winkels, horeca en retail weinig bezwaren zullen hebben tegen een maximum parkeernorm. Praktijk ervaring wijst hetzelfde uit. Ontwikkelaars van dit soort functies willen eerder minder dan meer parkeerplaatsen maken. Voor hen is het vooral belangrijk dat er parkeergelegenheid is in de directe omgeving. Met de realisatie van de P+W garages is dit gewaarborgd.

Voor kantoren is parkeren vaak belangrijk voor de vastgoedwaarde. Van een aantal projecten is bekend dat de ontwikkelaars vaak een parkeernorm van rond de 1 op 100 m<sup>2</sup> willen hanteren. Deze norm is al gehanteerd bij het huidige Weenapoint (42.000 m<sup>2</sup> kantoren, 416 pp) en ook de ontwikkelaar van het Schiekadeblok streeft een dergelijke norm



na. Bij Vancouver op de Kop van Zuid wordt een parkeernorm van 0,8 per 100 m<sup>2</sup> gerealiseerd.

De nieuwe normen stellen een maximum van 0,76 pp per 100 m<sup>2</sup>. Het aantal parkeerplaatsen dat gebruikt kan worden door werknemers wordt gemaximeerd. Dit betekent dat de bedrijven in deze kantoorgebouwen inspanningen moeten leveren op het gebied van mobiliteitsmanagement. Het is immers niet meer mogelijk om alle werknemers die dat willen met de auto te laten komen. In een gebied dat zo goed is ontsloten per openbaar vervoer is dit geen onrealistische eis. Tegelijkertijd betekent het een afname van het verkeer door de binnenstad en een betere bezetting van de P+W garages.

Uiteraard blijft het mogelijk om af te wijken van de parkeernorm. Ook voor de maximumnormen is dit het geval.

#### Draagvlak

Zoals gesteld worden de nieuwe normen ondersteund door de corporaties en ontwikkelaars. De corporaties en ontwikkelaars vragen wel nadrukkelijk aandacht voor een aantal andere zaken op het gebied van parkeren, die essentiële voorwaarden vormen voor een succesvolle toepassing van de normen, zoals het herijken van het vergunningenbeleid, de invoering van betaald parkeren indien dat is afgesproken en het parkeerbeleid van de gemeente ten aanzien van beprijzing en buitenruimte.

#### **Deel B**

##### **Afkoopregeling**

In principe moet de gemeentelijke parkeereis op eigen terrein gerealiseerd worden, op basis van normen uit de bouwverordening. In situaties waarin dit tot onoverkomelijke problemen leidt, kan een beroep worden gedaan op de vrijstellingsbepalingen. Op 5 maart 2002 is een beleidsregel vastgesteld met betrekking tot de toepassing van de vrijstellingsbepalingen op de bouwverordening. In deze beleidsregel zijn de volgende vrijstellingsmogelijkheden vastgelegd:



- Dubbelgebruik: bij het ontwikkelen van meerdere functies die op verschillende tijdstippen gebruik maken van parkeerplaatsen kan een deel van de parkeerplaatsen dubbel gebruikt worden. De totale parkeereis voor het geheel wordt hierdoor lager dan de parkeereisen per functie afzonderlijk;
- Huurcontract nabijgelegen parkeergelegenheid: (een deel van) de parkeereis wordt niet gerealiseerd maar er wordt gebruik gemaakt van al bestaande parkeerplaatsen in garages. Hiervoor wordt een huurcontract opgesteld;
- Parkeereisovereenkomst ofwel afkoopregeling: via een parkeereisovereenkomst neemt de gemeente de verplichting op zich om (een deel van) de parkeerplaatsen in de omgeving beschikbaar te stellen of te realiseren. De ontwikkelaar betaalt hiervoor een compensatiesom. Dit instrument wordt ook wel de afkoopregeling genoemd. De gemeente Rotterdam verplicht zich dan om binnen een periode van 10 jaar en binnen een straal van 750 meter het aantal afgekochte parkeerplaatsen te realiseren. Als de gemeente Rotterdam in de periode van 10 jaar niet in staat is om het vastgelegde aantal parkeerplaatsen te realiseren heeft de indiener recht op een terugvordering van 1/3 deel van de afkoopsom.
- Financiering parkeereis uit grondexploitatie: bij een totale gebiedsontwikkeling kan een deel van de parkeerplaatsen op straat worden gerealiseerd. De financiering loopt via de grondexploitatie.

De bevoegdheid tot het verlenen van vrijstelling in centraal bestuurd gebied berust bij het college van B+W en in deelgemeentelijk gebied bij de deelgemeenten. Deze bepaling is geen recht van de ontwikkelaar, maar bij aanvraag van de ontwikkelaar kan deze van toepassing worden verklaard door het bevoegde bestuur.

De parkeereisovereenkomst ofwel afkoopregeling wordt geregeld via een parkeereiscontract. De bedoeling van de financiële compensatieregeling is om vanuit de overheid parkeergelegenheid te creëren, daar waar particulieren (bedrijven) dat niet zelf kunnen realiseren. Van de afkoopregeling wordt sporadisch gebruik gemaakt. In die gevallen dat van de afkoopregeling gebruik wordt gemaakt is hij echter nuttig. Van de afkoopregeling wordt relatief vaak gebruik



gemaakt bij projecten die anders niet of zeer moeizaam gerealiseerd zouden worden.

De hoogte van de tarieven variëren per gebied. Er worden vier gebieden onderscheiden. De gebiedsindeling is gekoppeld aan de huidige gebiedsindeling van de parkeernormering. De bijbehorende tarieven zijn:

Zone A	€ 20.000 per parkeerplaats
Zone B	€ 10.000 per parkeerplaats
Zone C	€ 7.500 per parkeerplaats
Zone D	€ 5.000 per parkeerplaats

Zone A is het centrum van Rotterdam, B de stadswijken, C en D de buiten en overige gebieden. De hoogte van de bedragen is gebaseerd op de aanname dat een parkeerplaats bouwen in het centrum duurder is dan een parkeerplaats in het buitengebied. Over het algemeen klopt dit, maar er zijn uitzonderingen. In de praktijk hangt het van het project zelf af wat exacte bouwkosten van de parkeerplaats zijn. Een ondergrondse parkeerplaats in Hoogvliet is bijvoorbeeld duurder dan een bovengrondse in het centrum.

#### **Herziening van afkoopregeling**

Op twee punten moet de afkoopregeling herzien worden;

*A. Afschaffen van de verplichting van de gemeente om parkeerplaatsen aan te leggen bij de afkoopregeling.*

*B. Aanpassing van de afkoopbedragen.*

*A. Afschaffen van de verplichting van de gemeente om parkeerplaatsen aan te leggen bij de afkoopregeling.*

In de huidige afkoopregeling neemt de gemeente de verplichting op zich om de parkeerplaatsen die niet door de ontwikkelaar op eigen terrein aangelegd kunnen worden, alsnog binnen 10 jaar in de buitenruimte aan te leggen. Dit is niet altijd wenselijk. Bij sommige bouwprojecten is het niet mogelijk om de parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen, terwijl er in de buitenruimte ruim voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. In zo'n geval is het niet zinvol om extra parkeerplaatsen in de buitenruimte aan te leggen, enkel omdat dit een verplichting is die voortvloeit uit het afkoopbedrag. Daarom wordt bij de herziening van de



afkoopregeling een bepaling toegevoegd. In deze bepaling staat opgenomen dat een parkeereiscontract ingelost kan worden als naar het oordeel van het bestuur van de (deel) gemeente voldoende parkeergelegenheid aanwezig is in de buitenruimte. De ontwikkelaar wordt hier via een brief van op de hoogte gesteld, waarna het parkeereiscontract is ingelost.

#### *B. Aanpassing van de afkoopbedragen*

De afkoopsom die de gemeente vraagt van de ontwikkelaar komt vaak nauwelijks overeen met de werkelijk gemaakte bouwkosten. Vanuit ontwikkelaars is om die reden ook weerstand tegen de regeling. In feite is hij te generiek om goed toepasbaar te kunnen zijn.

Naast de afkoopbedragen die herzien moeten worden, is het ook logisch om de gebiedsindeling van de afkoopbedragen voor woningbouw te herzien. De gebiedsindeling is gekoppeld aan de indeling van de huidige parkeernormen. Met het herzien van de gebiedsindeling van de parkeernorm moet ook de indeling van de afkoop worden herzien. Voorgesteld wordt om dezelfde indeling aan te houden als die van de nieuwe parkeernormering.

#### Opzet nieuwe afkoopregeling woonfuncties

De nieuwe afkoopregeling moet zoveel mogelijk gebaseerd zijn op de daadwerkelijke bouwkosten van de parkeerplaats. Op die manier vormt het afkoopbedrag een betere afspiegeling van de daadwerkelijk gemaakte bouwkosten. Als de afkoopregeling wordt toegepast, dan verplicht de gemeente zich om alsnog de parkeerplaatsen aan te leggen binnen 10 jaar binnen een straat van 750 meter. Dit pleit voor afkoopsommen die overeenkomen met de bouwkosten. Als de afkoopsom niet voldoende is om de parkeerplaats aan te leggen, dan draait de gemeente op de voor de aanvullende bouwkosten.

De herziene afkoopregeling gaat uit van een percentage van de V.O.N prijs als afkoopbedrag. Het percentage wisselt per gebied. In centrum is het percentage van de afkoopsom dat betaald moet worden hoger (7%) dan het percentage in andere gebieden (5%). In o.a. de tuinsteden wordt een laag tarief voorgesteld van 4%, zie bijlage 5. Door percentages te kiezen hoeven de afkoopbedragen ook niet geïndexeerd te worden. Deze percentages zijn gebaseerd op de VON prijs van de parkeerplaatsen van bouwprojecten in de afgelopen jaren. Uit de



onderstaande berekeningen blijkt dat het niet logisch is om in de gehele stad een gelijk percentage te vragen als afkoopsom. De bouwkosten in het centrum zijn onevenredig hoger. De kwaliteit van de gebouwde parkeerplaats ligt over het algemeen ook hoger in het centrum. Bij huurwoningen kan de VON prijs uitgerekend worden, waardoor hier afgekocht kan worden zoals dit ook bij koopwoningen gebeurt.

#### Opzet nieuwe afkoopregeling niet-woonfuncties

De nieuwe afkoopregeling geldt alleen bij woningbouwprojecten. Bij niet-woonfunctie is het praktisch gezien niet mogelijk om bijvoorbeeld een percentage van de oppervlakte van het gebouw te relateren aan de VON prijs van de parkeerplaats. Hierbij gaan we uit van de oude tarieven variërend per gebied. Er worden drie gebieden onderscheiden. De gebiedsindeling wordt gekoppeld aan de nieuwe gebiedsindeling van de parkeernormering voor niet-woonfuncties zie bijlage 6. De bijbehorende tarieven zijn:

Zone A	€ 20.000 per parkeerplaats
Zone B	€ 10.000 per parkeerplaats
Zone C	€ 7.500 per parkeerplaats

#### **Bijlagen:**

Bijlage 1: Gebiedssectoren parkeernormen woonfuncties

Bijlage 2: Parkeernormen woonfuncties

Bijlage 3: Parkeernormen niet-woonfuncties

Bijlage 4: Gebiedssectoren parkeernormen niet-woonfuncties

Bijlage 5: Gebiedsindeling afkoopregeling woonfuncties

Bijlage 6: Gebiedsindeling afkoopregeling niet-woonfuncties

Dienst	: dS+V
Registratienummer dienst	: -/---
Steller	: ing. J.J. Overbeek
Telefoonnummer Steller	: 010-4893799
E-mail Steller	: t.overbeek@dsv.rotterdam.nl
Beleidsadviseur	: Veer, Sebastiaan van der
Telefoonnummer beleidsadviseur	: 010 - 267 2129
E-mail beleidsadviseur	: j.v.derveer@bsd.rotterdam.nl









- sector 1
- sector 2
- sector 3
- sector 4

rozenburg

hoek van holland

**Bijlage 1: Gebiedssectoren woonfuncties**



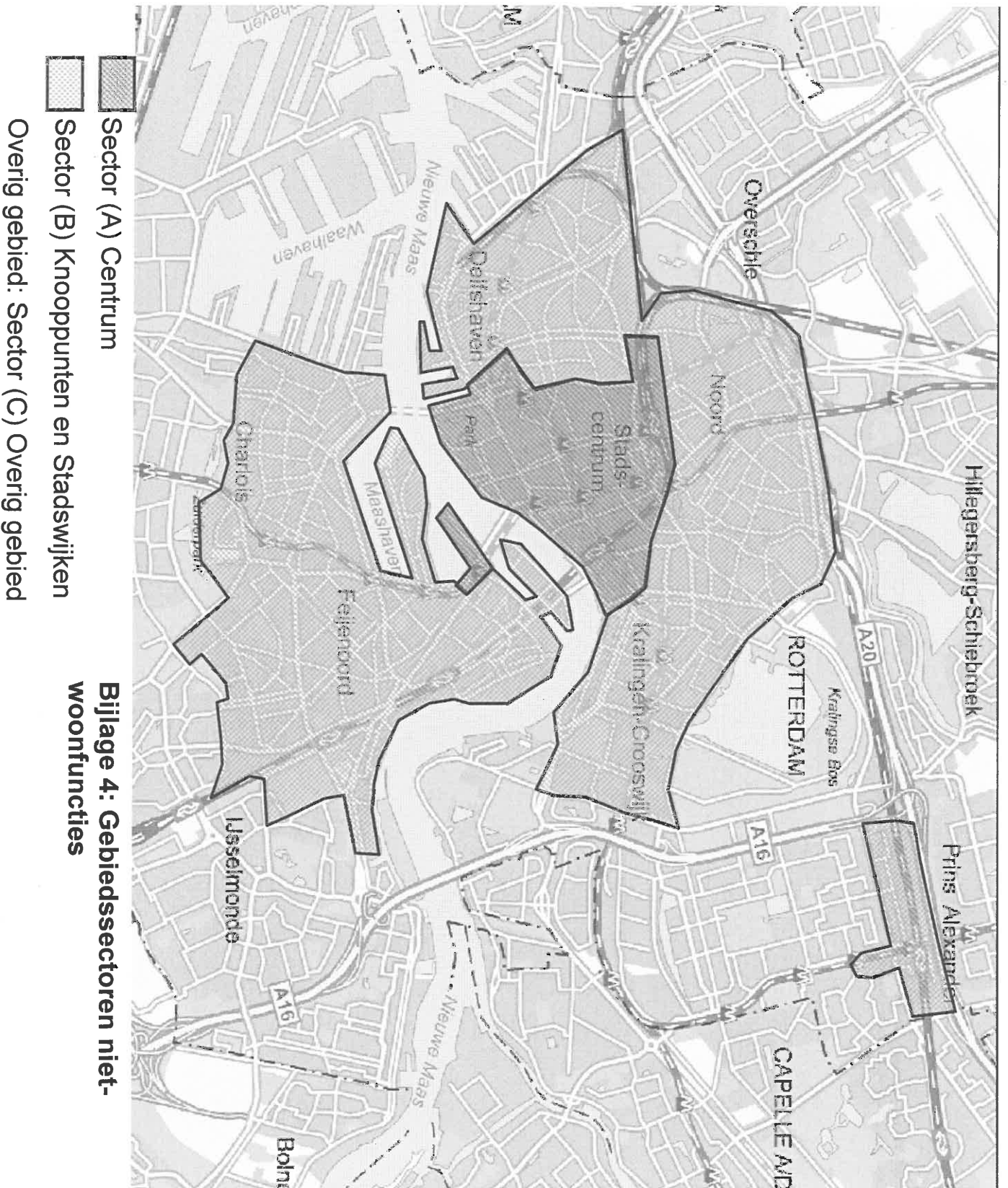
# Parkerenormen woonfuncties

	1	2	3	4
<40m <sup>2</sup>	0.1	0.1	0.1	0.1
	0.92 / 1.28	0.92 / 1.28	0.95 / 1.47	0.95 / 1.47
40 - 65m <sup>2</sup>	0.6	0.6	0.6	0.6
	0.92 / 1.28	0.92 / 1.28	0.95 / 1.47	0.95 / 1.47
65-85m <sup>2</sup>	0.6	0.8	1.0	1.4
	0.92 / 1.28	0.92 / 1.28	0.95 / 1.47	0.95 / 1.47
85-120m <sup>2</sup>	1.0	1.0	1.2	1.6
	1.14 / 1.39	1.14 / 1.39	1.31 / 1.54	1.31 / 1.54
>120m <sup>2</sup>	1.2	1.2	1.4	1.8
	1.33 / 1.47	1.33 / 1.47	1.69 / 1.8	1.69 / 1.8



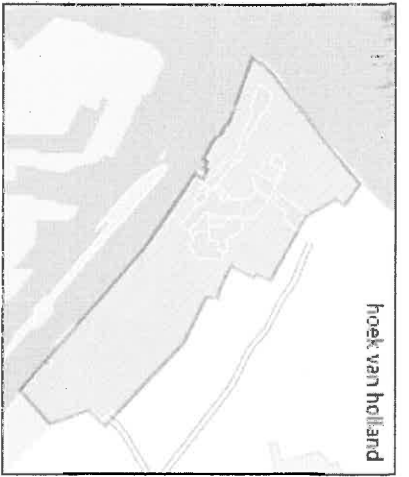












- sector 1
- sector 2
- sector 3
- sector 4

Bijlage 5: Gebiedsindeling afkoopregeling





 Zone (A) Centrum: €20.000 per parkeerplaats

 Zone (B) Knooppunten en Stadswijken: €10.000 per parkeerplaats

 Overig gebied: Zone (C) Overig gebied: €7.500 per parkeerplaats

**Bijlage 6: Gebiedsindeling  
afkoopregeling niet-woonfuncties**

