

Parkeerbeleidsnota deel B

Gemeente Zeist 2024-2028

Nota Parkeernormen

Auto- en fietsparkeren bij bouwontwikkelingen



Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Parkeernormen als belangrijk sturingsinstrument	5
1.3	Van parkeernorm naar parkeereis	5
1.4	Waarom een nieuwe Nota Parkeernormen?	7
1.5	Parkeernormen als onderdeel van integraal parkeerbeleid	7
1.6	Leeswijzer	8
2	Juridisch kader	9
2.1	Juridische basis via bestemmingsplan en omgevingsvergunning	9
2.2	Nota parkeernormen als toetsingskader	9
2.3	Hardheidsclausule	10
2.4	Overgangsregeling	10
3	Uitgangspunten voor auto- en fietsparkeernormen	11
3.1	Van parkeercijfers naar parkeernormen	11
3.1.1	Stedelijkheidsgraad als basis voor parkeernormen	11
3.1.2	Vertaling naar gebiedsgerichte parkeernormen	11
3.1.3	Keuze binnen bandbreedte	13
3.2	Parkeernormen voor verschillende functies	14
3.2.4	Autoparkeernormen voor woonfuncties	14
3.2.5	Fietsparkeernormen voor woonfuncties	15
3.2.6	Auto- en fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties	16
4	Het bepalen van de parkeervraag	17
4.1	De normatieve parkeervraag berekenen	17
4.2	Rekening houden met de bestaande parkeersituatie (salderen)	17
4.3	Vaststelling van de parkeervraag	18
5	Het beïnvloeden van de parkeervraag	19
5.1	Toepassing van een mobiliteitscorrectie (optioneel)	19
5.1.1	Mobiliteitscorrectie 1: Nabijheid van een OV-knooppunt	19
5.1.2	Mobiliteitscorrectie 2: Inzet van deelmobiliteit	20
6	Het invullen van de parkeervraag	23
6.1	Randvoorwaarden voor het invullen van de parkeervraag	23
6.1.1	Maximaal acceptabele loopafstanden	23
6.1.2	Dubbelgebruik van parkeerplaatsen	23
6.1.3	Voldoen aan minimale kwaliteitseisen voor parkeerplaatsen	23
6.2	Parkeren op eigen terrein als uitgangspunt	24
6.2.1.	Vrijstelling oplossen bezoekersparkeren op eigen terrein in zone A	24
6.2.2.	Omrekenfactor gebruik autoparkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen	24
6.3	Alternatieve parkeeroplossing	25
6.3.1.	Gebruik van particuliere of gemeentelijke parkeervoorzieningen	25
6.3.2.	Benutten van parkeerplaatsen in de openbare ruimte	26
6.4	Wat als parkeren niet kan worden opgelost?	27
7	Kwaliteit van de parkeeroplossing	28
7.1	Kwaliteitseisen voor fietsparkeren	28

7.1.1	Aanleg van laadinfrastructuur voor elektrische tweewielers	28
7.2	Kwaliteitseisen voor autoparkeren	28
7.2.2	Aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen	28
7.2.3	Aanleg van laadinfrastructuur voor auto's	29
8	Borgen van de parkeeroplossing	30
8.1	Juridische borging: parkeren ook in de toekomst goed geregeld	30
8.1.1	Vastlegging in de omgevingsvergunning	30
8.1.2	Vastlegging van privaatrechtelijke afspraken	30
8.2	Beperkt recht op parkeervergunning helder vastgelegd	31
8.3	Communicatie naar de eindgebruiker	31

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de regio Utrecht is de ambitie om de komende decennia ruim 100.000 woningen bij te bouwen. Zeist heeft plannen om daarvan circa 2.500 tot 4.000 woningen te realiseren. Door deze groei gaat de vraag naar mobiliteit en parkeren in Zeist en de regio ook flink toenemen. De uitdaging is om de groei van Zeist in goede banen te leiden zodat een leefbare, veilige en bereikbare leefomgeving behouden blijft.

Hoe de Utrechtse regio op een gezonde en duurzame wijze kan groeien is beschreven in het Integraal Ruimtelijk perspectief (2021), waarin ook wensen, ambities en kansen voor Zeist zijn opgenomen. Het veranderen van het mobiliteitssysteem is een belangrijke opgave om de groei van Zeist mogelijk te maken: en betekent een geleidelijke omschakeling van auto naar fiets en openbaar vervoer. De ambities en speerpunten op het gebied van mobiliteit voor Zeist zijn vastgelegd in de Zeister Mobiliteitsvisie (2021). Deze visie is uitgewerkt in het Mobiliteitsplan 2022-2027 (2022), waarin concrete maatregelen en acties zijn opgenomen.

Het uitgangspunt van de Zeister mobiliteitsvisie is gelijkwaardigheid van vervoersmiddelen, zodat mensen in onze gemeente keuzevrijheid hebben om van A naar B te komen. Om die gelijkwaardigheid tussen de vervoersmiddelen te creëren, geven we de komende jaren extra aandacht aan ruimte-efficiënte, schone, duurzame en veilige mobiliteit. Maar ook de auto is én blijft belangrijk, omdat voor een deel van de bevolking het gebruik van de auto noodzakelijk is.

1.2 Parkeernormen als belangrijk sturingsinstrument

De mobiliteitstransitie waar de gemeente Zeist voor staat is ook sterk van invloed op het parkeren bij bouwontwikkelingen. Een reis met de auto en fiets begint en eindigt namelijk met parkeren en is daarmee een integraal onderdeel van hoe mensen zich verplaatsen. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen is dus een belangrijk sturingsinstrument om fietsen, lopen en reizen met het openbaar vervoer te stimuleren en de groei van het aantal auto's in Zeist te beperken.

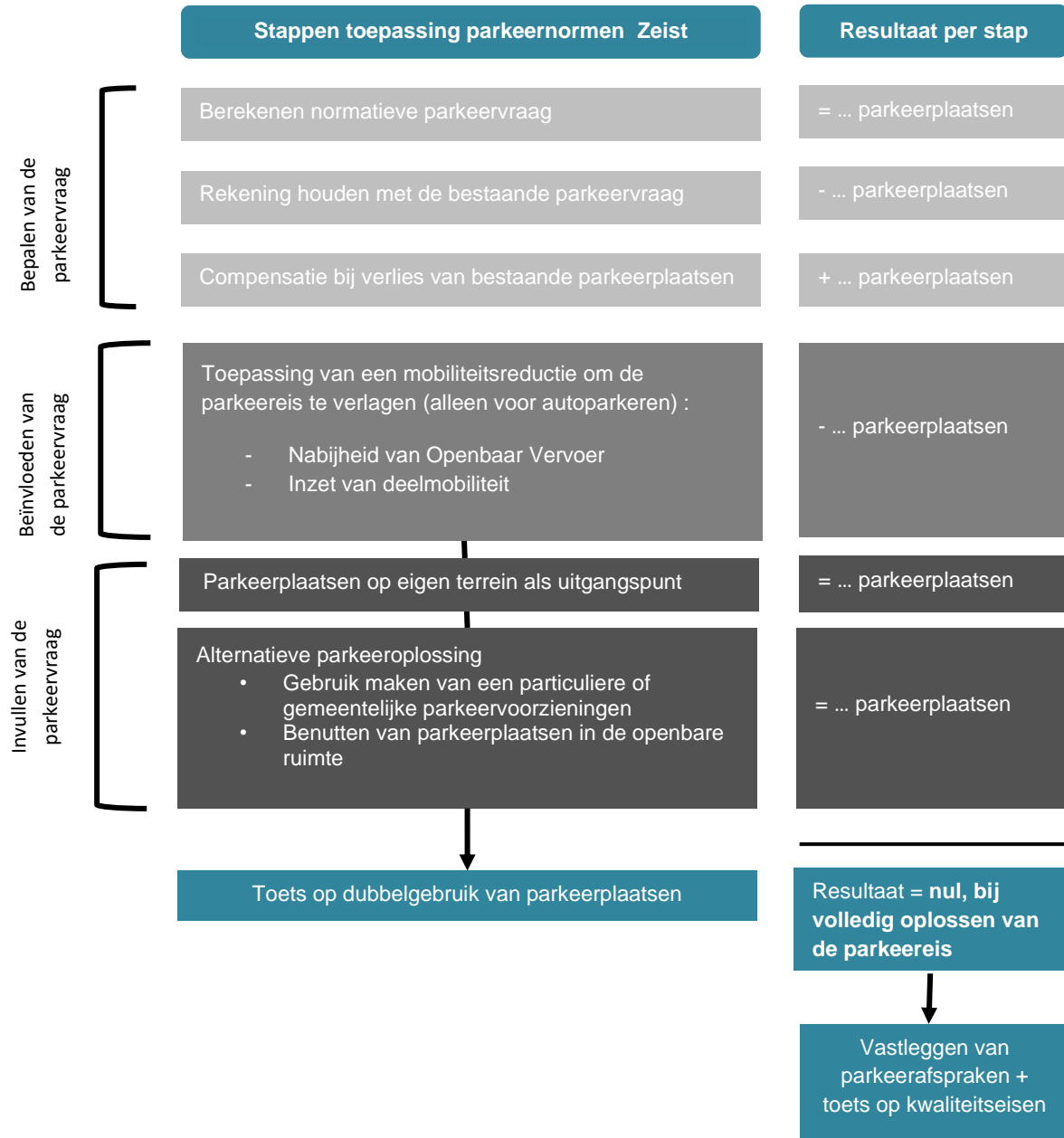
Met parkeernormen houden we grip op het parkeren bij bouwontwikkelingen (het bouwen, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw) in Zeist. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor auto en fiets beschikbaar moeten zijn voor verschillende functies, zoals woningen, bedrijven of voorzieningen. Via de parkeernormen zorgen we ervoor dat bouwontwikkelingen bereikbaar zijn en goed functioneren door het aanleggen of beschikbaar stellen van voldoende parkeerplaatsen voor auto en fiets. Tegelijkertijd sturen we met onze parkeernormen, waar mogelijk, op het aantal auto's in Zeist en beperken we de ruimte die parkeren inneemt. Met het actualiseren van onze parkeernormen zetten we bij bouwontwikkelingen een flinke stap in het stimuleren van ander reisgedrag dat relatief weinig ruimte in beslag neemt (lopen, fietsen en openbaar vervoer). Dat draagt ook bij aan onze ambities op het gebied van duurzaamheid. De komende jaren bekijken we welke verdere stappen nodig zijn om iedereen in Zeist zich zo goed mogelijk te laten verplaatsen, nu en in de toekomst.

1.3 Van parkeernorm naar parkeereis

Op basis van parkeernormen bepalen we een parkeereis: hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen zijn nodig voor bouwontwikkelingen in Zeist. Dit is het uiteindelijke aantal te realiseren of beschikbaar te stellen parkeerplaatsen door de initiatiefnemer van een bouwontwikkeling. Het uitgangspunt voor onze autoparkeernormen is dat er niet meer, maar ook niet minder parkeerplaatsen gerealiseerd worden dan volgens de parkeernormen zijn toegestaan. Voor de fiets geven de parkeernormen aan hoeveel fietsparkeerplaatsen minimaal gemaakt moet worden. Het aanleggen van meer fietsparkeerplaatsen dan de parkeernorm is dus mogelijk en wordt aangemoedigd.

De nodige auto- en fietsparkeerplaatsen worden in de basis in, onder of bij de bouwontwikkeling gerealiseerd of beschikbaar gesteld (op eigen terrein). Via de volgende stappen vertalen we de parkeernormen naar een parkeereis. Deze stappen beschrijven we in de hoofdstukken 4, 5 & 6.

Figuur 1. Overzicht toepassing Zeister parkeernormen



1.4 Waaron een nieuwe Nota Parkeernormen?

In deze Nota Parkeernormen is vastgelegd hoe we in de gemeente Zeist omgaan met parkeren bij bouwontwikkelingen. Dan gaat het om de parkeernormen zelf, maar ook om hoe we deze toepassen. De huidige parkeerbeleidsnota dateert uit 2004 en is aan vervanging toe. De parkeernormen sluiten namelijk niet meer aan bij onze ambities op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. Ook geeft de parkeerbeleidsnota te weinig handvatten voor de toetsing van bouwplannen als het om parkeren gaat.

Met deze nieuwe Nota Parkeernormen willen we het volgende bereiken:

- Het beter in kunnen spelen op de parkeerproblematiek en (mobiliteits)kansen in de diverse wijken en kernen van Zeist. Daarvoor zetten we in op passende en **meer gebiedsgerichte parkeernormen**.
- Het **stimuleren van duurzamere en actievere mobiliteitskeuzes** en het **verminderen van het ruimtebeslag van parkeren**. Dat doen we door het actualiseren van de autoparkeernormen en het invoeren van fietsparkeernormen.
- Het bieden van **meer flexibiliteit in de toepassing van parkeernormen**, zodat we ruimte bieden om te kunnen experimenteren met nieuwe mobiliteitsconcepten (zoals bijvoorbeeld deelmobiliteit). Of rekening kunnen houden met de kwaliteit van het openbaar vervoer, zoals rondom de treinstations Den Dolder en Driebergen-Zeist.
- Het **stimuleren van bouwontwikkelingen** in Zeist, door het creëren van heldere spelregels die voor alle ontwikkelaars gelijk zijn. Zo is voor hen duidelijk onder welke voorwaarden zij de komende jaren kunnen investeren in de ontwikkeling van onze gemeente.
- Het **versnellen van bouwplanprocessen** en het toetsen van omgevingsvergunningen. Door de toepassingsregels voor de parkeernormen eenvoudiger en concreter te maken.
- Het niet alleen zorgen voor voldoende parkeerplaatsen, maar ook zo goed mogelijk borgen dat deze in de praktijk ook beschikbaar zijn door aanvullende **eisen te stellen aan de toegankelijkheid, beschikbaarheid en kwaliteit** van parkeerplaatsen.
- Het **verbeteren van de juridische borging** van de parkeeroplossing van een bouwontwikkeling. Zodat nieuwe bewoners of gebruikers aan de voorkant zo goed mogelijk op hoogte zijn van de (on)mogelijkheden qua parkeren bij hun nieuwe woning of bedrijf.

1.5 Parkeernormen als onderdeel van integraal parkeerbeleid

Parkeernormen zijn één van de instrumenten die we hebben binnen ons parkeerbeleid. Het sturen op de juiste parkeerder op de juiste plaats vraagt om samenhang in de manier waarop we parkeren regelen. In de Parkeerbeleidsnota is het parkeerbeleid van de gemeente Zeist gebundeld in twee delen. Waar deze Nota Parkeernormen (deel B) specifiek ingaat op het parkeren bij bouwontwikkelingen in de gemeente Zeist, ligt de focus bij deel A van de parkeerbeleidsnota op het goed regelen van parkeren in de bestaande situatie.

1.6 Leeswijzer

De opbouw van deze Nota Parkeernormen is als volgt: Het juridische kader komt aan bod in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 zijn de uitgangspunten voor de toe te passen parkeernormen voor auto en fiets beschreven. Daarna wordt in hoofdstuk 4 geschetst volgens welke stappen de parkeervraag bij bouwontwikkelingen wordt vastgesteld. Daarna worden in hoofdstuk 5 de opties beschreven om de parkeervraag te beïnvloeden. Vervolgens wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op de mogelijkheden die er zijn voor het invullen van de parkeervraag. In hoofdstuk 7 worden de kwaliteitseisen benoemd waaraan de parkeeroplossing voor auto en fiets moet voldoen. Tot slot volgt in hoofdstuk 8 hoe de juridische borging van de parkeeroplossing wordt geregeld.

Daarnaast zijn verschillende bijlagen opgenomen die integraal onderdeel van deze Nota Parkeernormen zijn:

Bijlage	Inhoud
1.	Definities
2.	Fietsparkeernormen
3.	Autoparkeernormen
4.	Aanwezigheidspercentages
5.	Omrekenfactor parkeren op eigen terrein
6.	Maximaal acceptabele loopafstanden
7.	Kwaliteitseisen fietsparkeerplaatsen
8.	Rekenvoorbeelden

2 Juridisch kader

De toepassing van fiets- en autoparkeernormen kent een aantal belangrijke juridische aspecten. Dit hoofdstuk gaat in op het juridisch kader voor deze Nota Parkeernormen.

2.1 Juridische basis via bestemmingsplan en omgevingsvergunning

De parkeernormen voor auto en fiets in deze Nota Parkeernormen gelden voor bouwontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk is. In het 'Paraplubestemmingsplan Parkeernormen Zeist' is vastgelegd dat een omgevingsvergunning alleen wordt afgegeven als voor het parkeren wordt voldaan aan de beleidsregels uit deze Nota Parkeernormen.

Op weg naar de omgevingswet

Op 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. De Omgevingswet zal leiden tot veel veranderingen in de manier waarop de processen rondom bouwontwikkelingen verlopen. Centraal binnen de Omgevingswet staat het bundelen en vereenvoudigen van regels van alles wat met de leefomgeving te maken heeft. De inwerkingtreding van de Omgevingswet heeft geen inhoudelijke gevolgen voor deze Nota Parkeernormen. De gevolgen zullen vooral merkbaar zijn in de procedures die voor een bouwontwikkeling moeten worden doorlopen.

2.2 Nota parkeernormen als toetsingskader

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning wordt op 'parkeren' getoetst aan de beleidsregels in deze Nota Parkeernormen. Voor parkeren wordt in de omgevingsvergunning de fiets- en autoparkeereis opgenomen. Deze eis geeft de omvang van de parkeervraag aan en hoe het parkeren wordt opgelost. Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning moet voor parkeren in ieder geval het volgende worden aangegeven:

- Het ruimtelijk programma dat wordt gerealiseerd, bijvoorbeeld het aantal woningen of aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte van geplande functies;
- De berekening van de parkeervraag voor de fiets en de auto (parkeerbalans), inclusief de gehanteerde uitgangspunten in uitgevoerde berekeningen;
- Ontwerptekeningen van de te realiseren parkeerplaatsen, waarin het aantal beschikbare parkeerplaatsen is aangegeven (inclusief maatvoeringen);
- Indien van toepassing: gesloten contracten over bijvoorbeeld de inzet van deelmobiliteit of het gebruik van particuliere parkeerplaatsen om de parkeervraag van de bouwontwikkeling (gedeeltelijk) in te vullen.

Als de aanvraag voldoet aan de eisen uit deze Nota Parkeernormen, dan is er voor het onderdeel 'parkeren' geen belemmering om de omgevingsvergunning te verlenen. Wanneer de aanvraag omgevingsvergunning niet (volledig) voldoet aan deze beleidsregels, dan is dat een reden om de omgevingsvergunning te weigeren. In bijzondere gevallen kan van de beleidsregels worden afgeweken door een gemotiveerd voorstel ter beoordeling voor te leggen aan het college van burgemeester en wethouders. Deze bijzondere gevallen waaronder kan worden afgeweken staan omschreven in paragraaf 6.3.

2.3 Hardheidsclausule

Het college van burgemeester en wethouders kan van de bepalingen opgenomen in deze Nota Parkeernormen afwijken, als sprake is van een onredelijk gevolg van het toepassen van deze beleidsregels, dat niet in lijn is met de bedoeling van deze Nota Parkeernormen.

2.4 Overgangsregeling

Bouwontwikkelingen kunnen een lange doorlooptijd hebben. Om te voorkomen dat lopende ontwikkelingen aan nieuwe, mogelijk striktere eisen moeten voldoen die een beperking kunnen vormen voor de realisatie van de bouwontwikkeling, hebben we een overgangsregeling opgenomen. Deze overgangsregeling geldt wanneer vóór de ingangsdatum van deze Nota Parkeernormen:

- Een omgevingsvergunning is aangevraagd;
- Intentie-, samenwerkings- of anterieure overeenkomsten zijn gesloten met de gemeente Zeist;
- Het college of de gemeenteraad van Zeist een ontwerpbesluit, ruimtelijk kader of ruimtelijk ontwerp heeft vastgesteld.

Het staat initiatiefnemers vrij om voor deze plannen en projecten toch de uitgangspunten uit deze Nota Parkeernormen toe te passen. Alle omgevingsvergunningen die na de ingangsdatum van deze Nota Parkeernormen worden ingediend, worden sowieso aan de meest actuele beleidsregels getoetst.

3 Uitgangspunten voor auto- en fietsparkeernormen

In dit hoofdstuk beschrijven we de uitgangspunten voor het opstellen van parkeernormen voor auto en fiets. Op basis daarvan zijn de parkeernormen voor Zeist vastgesteld. Een volledig overzicht van de normen per functie zijn opgenomen in bijlage 2 (Fiets) en bijlage 3 (Auto).

3.1 Van parkeerkencijfers naar parkeernormen

De Zeister parkeernormen voor auto en fiets zijn afgeleid van de meest recente parkeerkencijfers¹ van het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte: het CROW. Deze kencijfers worden gezien als de landelijke standaard en vormen daarmee een goede basis voor het opstellen van onze parkeernormen. Omdat kencijfers nog geen parkeernormen zijn, hebben we een aantal stappen doorlopen om de kencijfers te vertalen naar parkeernormen.

3.1.1 Stedelijkheidsgraad als basis voor parkeernormen

De eerste stap richting Zeister parkeernormen is het bepalen van de mate van stedelijkheid. Dit heeft invloed op het autobezit en -gebruik. Hoe compacter een gemeente is, hoe dichterbij de voorzieningen zijn en hoe minder de inwoners afhankelijk zijn van de auto voor hun dagelijkse verplaatsingen. Onze gemeente valt in de categorie 'sterk stedelijk'². Het aantal adressen per vierkante kilometer ligt in Zeist gemiddeld op zo'n 1.600. Voor de bepaling van de hoogte van de parkeernormen is daarom deze stedelijkheidsgraad aangehouden.

3.1.2 Vertaling naar gebiedsgerichte parkeernormen

Het beter in kunnen spelen op het eigen karakter van de diverse wijken en kernen van Zeist vraagt om gebiedsgerichte parkeernormen in plaats van één algemene parkeernorm voor heel Zeist. De volgende stap bij het bepalen van parkeernormen is daarom het opdelen van Zeist in een aantal deelgebieden, met elk hun eigen parkeernormen. Bij het definiëren van de gebieden zijn we uitgegaan van logisch afgebakende gebieden met duidelijke grenzen. Daarbij is ook rekening gehouden met het huidig autobezit, kwaliteit van het openbaar vervoer en fietsnetwerken, aanwezigheid van dagelijkse voorzieningen en de manier waarop het parkeren in de openbare ruimte gereguleerd is.

De ligging van een bouwontwikkeling in een van deze gebieden bepaalt welke autoparkeernormen van toepassing zijn. Daarbij maken we onderscheid in onderstaande gebieden:

Gebied	Kernen (indicatief)
A	Centrum kern Zeist
B	Overige bebouwde kom kern Zeist
C	Bebouwde kom kernen Austerlitz, Den Dolder & Huis ter Heide
D	Buiten bebouwde kom

Tabel 1. Gebiedsindeling autoparkeernormen Zeist

Anders dan de autoparkeernormen worden de fietsparkeernormen niet toegepast op basis van een gebiedsindeling. De fietsparkeernorm die voor een functie geldt is overal in Zeist gelijk omdat we het gebruik van de fiets in de hele gemeente willen stimuleren.

¹ Auto: CROW, Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381, 10 december 2018.

Fiets: CROW, Leidraad fietsparkeerkencijfers, versie 4, maart 2020.

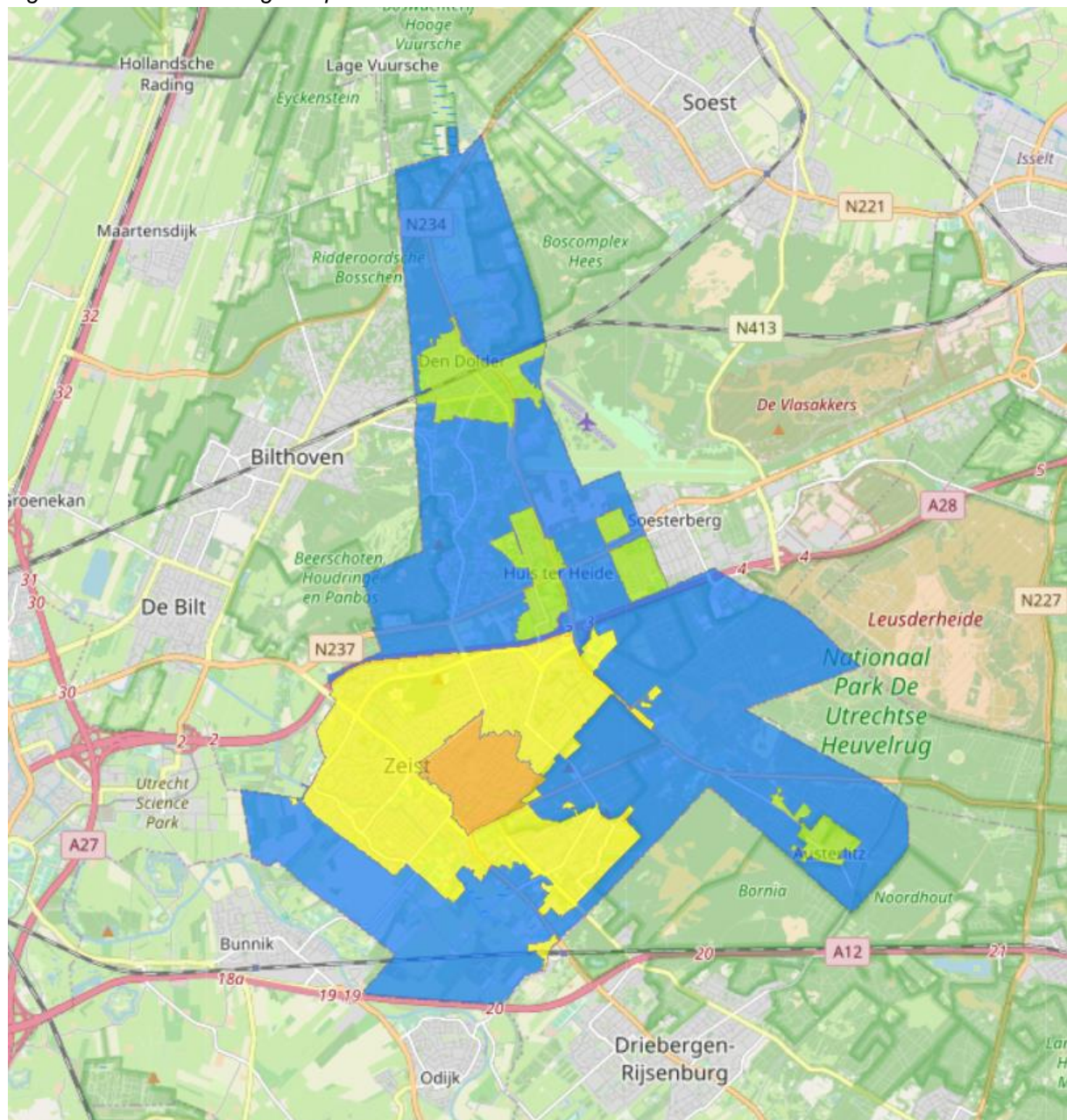
² Conform de definitie van het CBS gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid.

Ontwikkelzones

Aanvullend op de gebiedsindeling zijn een aantal 'ontwikkelzones' aangewezen. Dat zijn gebieden waar de parkeernormen uit deze Nota Parkeernormen van toepassing zijn óf waar aparte parkeernormen worden voorgeschreven. Zo kan rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken van deze (grootschalige) gebiedsontwikkelingen in Zeist en de manier waarop mobiliteit en parkeren hier wordt georganiseerd. Welke parkeernormen van toepassing zijn, leggen we vast in de gebiedsvisie voor de betreffende ontwikkelzone. Tot zo'n aparte gebiedsvisie is opgesteld zijn de parkeernormen en toepassingsregels uit deze Nota Parkeernormen van toepassing.

Voorbeelden van mogelijke ontwikkelzones zijn de gebiedsontwikkelingen rondom station Driebergen-Zeist, Dijnselfburg en Sortie 16.

Figuur 2. Gebiedsindeling autoparkeernormen Zeist



Een gedetailleerde versie van bovenstaande gebiedsindeling is terug te vinden op de website van de gemeente Zeist.

3.1.3 Keuze binnen bandbreedte

De landelijke parkeerkencijfers vanuit het CROW bevatten een bandbreedte – variërend van laag tot hoog. Nadat de stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling zijn bepaald, is de laatste stap het maken van een onderbouwde keuze binnen deze bandbreedte om onze parkeernormen voor auto en fiets vast te kunnen stellen.

Met een gemiddelde van 1,1 auto's per huishouden (excl. leaseauto's) is het autobezit in Zeist – min of meer - gelijk aan het landelijk autobezit. Het baseren van de parkeernormen op het gemiddelde van de landelijke kencijfers zou passen bij de huidige vraag naar autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen in Zeist. Doorgaan op de ingeslagen weg, waarbij we parkeerplaatsen vraagvolgend aanleggen, is alleen géén optie als we willen groeien en gelijktijdig leefbare en ruimtelijk kwalitatieve wijken en kernen willen die voor iedereen bereikbaar zijn. Zeist kiest er daarom bewust voor om de autoparkeernormen te baseren op de minimale landelijke kencijfers. Wel rekening houdend met parkeernormen die passen bij de stedelijkheidsgraad en specifieke kenmerken van de verschillende kernen in Zeist.

De kencijfers voor fiets zijn anders opgebouwd dan die van de auto. Het kencijfer is representatief voor een gemiddeld fietsgebruik. De bandbreedte geeft de spreiding van een ondergemiddeld tot een bovengemiddeld fietsgebruik weer. Om fietsgebruik in Zeist te faciliteren en te stimuleren kiezen we ervoor om uit te gaan van een hoog fietsgebruik en dus van relatief hoge fietsparkeernormen. Voor een klein aantal functies geldt de gemiddelde bandbreedte als uitgangspunt, omdat dit voor deze functies leidt tot een meer realistische parkeernorm.

Onderbouwing Zeister autoparkeernormen

Cijfers over het feitelijk autobezit in Zeist geven een goede indicatie van hoe hoog de autoafhankelijkheid is. En vormen daarmee een basis voor het vaststellen van onze autoparkeernormen.

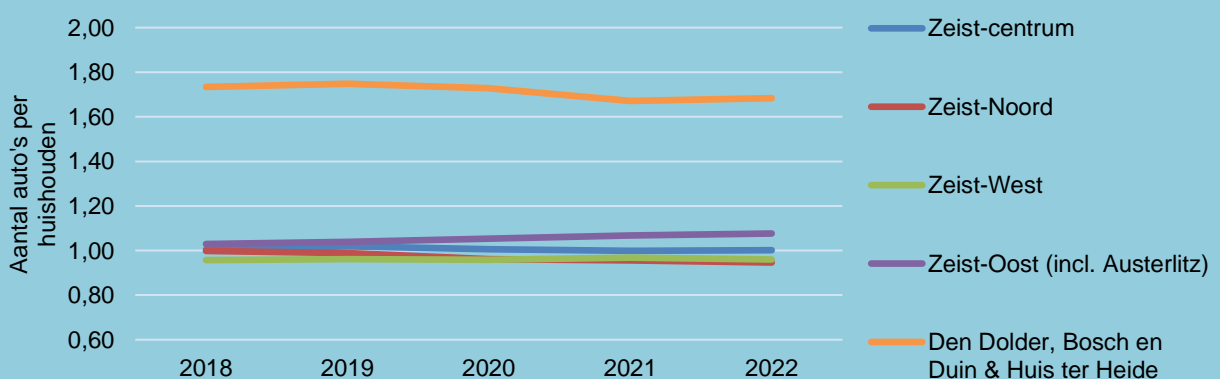
Autobezit in Zeist

Het aantal auto's per inwoner van Zeist ligt al jaren op hetzelfde niveau. Gemiddeld is er ongeveer één auto op elke twee Zeistenaren. Het aantal personenauto's in onze gemeente is de afgelopen vijf jaar met circa 1.000 toegenomen. Dat loopt gelijk op met de groei in het aantal inwoners van Zeist.

Verschillen in autobezit per huishouden

Iedere kern van Zeist heeft een eigen identiteit en karakteristieken. Dat is ook terug te zien in het autobezit. Per huishouden zijn er in Den Dolder, Bosch en Duin en Huis ter Heide de meeste auto's, ook al neemt het gemiddelde autobezit hier iets af. In de overige wijken schommelt het autobezit constant rond de één per huishouden. Dat toont aan dat gebiedsgerichte parkeernormen nodig zijn.

Figuur 3. Ontwikkeling aantal personenauto's per huishouden, exclusief leaseauto's (2018-2022)



3.2 Parkeernormen voor verschillende functies

De hoogte van de parkeernormen varieert per functie. Hierbij onderscheiden we parkeernormen voor woonfuncties (woningen) en niet-woonfuncties (kantoren, bedrijven, winkels etc.). De parkeernormen zijn opgebouwd uit een gebruikersdeel (bewoners, werknemers, etc.) en een bezoekersdeel. Hierna gaan we kort in op de verschillende parkeernormen.

3.2.4 Autoparkeernormen voor woonfuncties

In Zeist worden veel verschillende soorten woningen gebouwd. Om deze woningtypen te categoriseren maken we in eerste instantie onderscheid naar woninggrootte. De omvang van een woning wordt uitgedrukt in bruto vloeroppervlak (BVO)³. Zo kan al in een vroeg stadium bij bouwontwikkelingen de parkeervraag worden bepaald. De parkeernorm zelf geldt per woning.

Naast de reguliere woningen, is er ook een aantal woningtypen gericht op een specifieke woondoelgroep. Om rekening te houden met het autobezit van deze doelgroepen worden voor de volgende type woningen aparte parkeernormen toegepast:

- **Sociale huurwoningen**
Een sociale huurwoning kent een begrensde huur. De huur mag nooit hoger zijn dan een bepaald bedrag: de liberalisatiegrens. Een woning wordt aangemerkt als sociale huurwoning als de aanvangshuur (de huur die in het huurcontract staat) op of onder de liberalisatiegrens ligt. Dat is kale huur, dat wil zeggen zonder servicekosten, gas, elektra en dergelijke. Voor deze sociale huurwoningen geldt een aparte parkeernorm ten opzichte van reguliere woningen in de vrije sector, waarbij een onderscheid gemaakt is tussen appartementen en rijwoningen.
- **Kamerverhuur**
Een woonvorm waarbij sprake is van een woonruimte die via een gemeenschappelijke toegang bereikt kan worden zonder eigen voordeur en waarbij de bewoner afhankelijk is van één of meer gemeenschappelijke dagelijkse voorzieningen (keuken, douche en/of toilet) buiten die woonruimte.
- **Zorgwoning**
Een zelfstandige woning voor mensen met zorg binnen handbereik. Deze woningen zijn bedoeld voor bewoners die zorg op afroep nodig hebben, maar nog wel zelfstandig wonen. Vooral gericht op ouderen en gehandicapten. Voorwaarde is dat de woning uitsluitend door bewoners met een zorgindicatie bewoond mag worden. Voor levensloopbestendige woningen, die geschikt zijn of geschikt te maken zijn voor bewoning tot op hoge leeftijd (ook bij fysieke beperkingen van de bewoners) gaan we uit van een normale parkeervraag die past bij de omvang van de woning. Hiervoor geldt dus geen specifieke parkeernorm.
- **Verpleeg/verzorgingstehuis**
Een wooneenheid waarbij de bewoner niet meer geheel zelfstandig kan wonen en gehele of gedeeltelijke verzorging nodig heeft. Te denken valt aan de bewoners van een bejaardenhuis, verzorgingshuis of verpleeghuis. Het gaat om zorg die bewoners 24/7 ontvangen. Hier zijn alleen parkeerplaatsen nodig voor het faciliteren van bezoekers en personeel.

³ De BVO wordt gemeten op basis van de NEN 2580, een Nederlandse norm voor de oppervlakte en inhoud van gebouwen. Het bruto vloeroppervlak is de som van de vloeroppervlakte van alle bouwlagen, gemeten langs de buitenomtrek. De oppervlaktes van gebouwgebonden buitenruimten zoals balkons of dakterrassen worden niet tot BVO van een gebouw gerekend.

Bezoekersparkeernorm bij woonfuncties voor de auto

Bij woningen moeten er, naast parkeerplaatsen voor de bewoners zelf, ook parkeerplaatsen worden aangelegd voor hun bezoekers. Hiervoor geldt een bezoekersparkeernorm. De hoogte van de bezoekersnorm is per gebied verschillend voor de auto:

Gebied	Bezoekersparkeernorm auto
A	0,2 per woning
B	0,2 per woning
C	0,2 per woning
D	0,3 per woning

Tabel 2. Bezoekersparkeernorm voor auto's in Zeist

Keuze voor gebiedsgerichte bezoekersparkeernorm voor auto's

De landelijke kencijfers over het bezoekersparkeren gaan uit van een standaard bezoekersparkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning. De ervaring in de praktijk is dat deze parkeernormen voor bezoekersparkeren te hoog zijn. Er komt steeds meer onderbouwing voor het gebiedsgericht toepassen van de bezoekersparkeernorm. De parkeervraag van bezoekers is, naast kenmerken van de bezoeker zelf, namelijk ook afhankelijk is van locatie-specifieke factoren op het adres van de bewoner die bezoek ontvangt. Daarom kiezen we voor de zones A, B & C voor een iets lagere bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaats per woning.

3.2.5 Fietsparkeernormen voor woonfuncties

Fietsparkeernormen voor woonfuncties hebben niet dezelfde wettelijke basis als autoparkeernormen. Bij nieuw te bouwen woningen zijn de richtlijnen voor fietsparkeren vastgelegd in het Bouwbesluit 2012. Deze verplichten ontwikkelaars om bij nieuwe woningen een individuele (fietsen)berging te realiseren van circa 5 m², maar biedt ook ruimte voor gelijkwaardige alternatieven.

In Zeist hebben we als gelijkwaardig alternatief een voorkeur voor een gezamenlijke fietsparkeervoorziening. Op basis van onze fietsparkeernormen (bijlage 2) bepalen we hoeveel fietsparkeerplaatsen nodig zijn in zo'n gemeenschappelijke fietsparkeervoorziening. Bewoners zullen een gemeenschappelijke fietsparkeervoorziening beter benutten voor het parkeren van hun fiets dan een individuele berging. Bij het realiseren van een gemeenschappelijke fietsparkeervoorzieningen mogen de bergingen kleiner en geïntegreerd in de woningen worden opgenomen. Aangezien de berging naast het parkeren van fietsen ook bedoeld is voor het opbergen van spullen, moet er bij het realiseren van een gezamenlijke fietsparkeervoorziening een berging van 2,7 m² worden gerealiseerd.

In de praktijk zijn individuele fietsbergingen bij grondgebonden woningen de meest logische oplossing en bij gestapelde woningbouw is dat vaak een gezamenlijke fietsparkeervoorziening.

Richtlijn voor fietsparkeren bij transformatie naar woningen

Het bouwbesluit geeft geen voorschriften voor een fietsparkeervoorziening in de transformatie van bestaande gebouwen. De initiatiefnemer moet minimaal voldoen aan de regels zoals die golden bij de realisatie van het gebouw. Als er toen geen fietsparkeerplaatsen waren voorgeschreven, dan kan dit niet alsnog worden afgedwongen.

Zeist verwacht van initiatiefnemers dat ook bij transformatie en functiewijziging voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd. Ook hier hebben we de voorkeur voor een gezamenlijke fietsenstalling.

Bezoekersparkeernorm bij woonfuncties voor de fiets

Bewoners hebben niet alleen zelf parkeervoorzieningen nodig, ook hun bezoek wil een fiets parkeren. De gemeente Zeist hanteert een norm van minstens 0,5 fietsparkeerplaats per woning voor bezoekers van bewoners voor alle parkeergebieden.

3.2.6 Auto- en fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties

Naast parkeernormen voor woonfuncties zijn parkeernormen voor auto en fiets opgenomen voor een groot aantal andere functies. Voor niet-woonfuncties zijn geen voorschriften voor fietsparkeren opgenomen in het bouwbesluit 2012. Hier passen we bindende fietsparkeernormen toe om te zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen.

Bij de auto- en fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties maken we een onderscheid gemaakt in de volgende categorieën:

- Werken
- Winkelen en boodschappen doen
- Ontspanning en sport
- Horeca en verblijfsrecreatie
- Gezondheidszorg en sociale voorzieningen
- Onderwijs

Het kan zo zijn dat een voor te realiseren functie geen parkeernorm is vastgelegd in deze Nota Parkeernormen. Dan wordt de parkeernorm gebruikt die geldt voor de meest vergelijkbare functie. Als dit niet genoeg is, dan wordt door de gemeente Zeist een aparte berekening uitgevoerd om de parkeervraag te bepalen.

4 Het bepalen van de parkeervraag

Aan de hand van de parkeernormen wordt berekend hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor een bouwontwikkeling. Daarvoor worden een aantal stappen doorlopen. Deze systematiek voor het bepalen van de parkeervraag is gelijk voor de auto en fiets. Hierna beschrijven we de verschillende stappen.

Figuur 2. Het bepalen van de parkeervraag: hoeveel parkeerplaatsen zijn nodig?



4.1 De normatieve parkeervraag berekenen

De eerste stap is het bepalen van de normatieve parkeervraag van een bouwontwikkeling. Dat doen we door de omvang van de functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende fiets- en autoparkeernorm. Bij het bepalen van de parkeervraag wordt, als dat van toepassing is, een onderscheid gemaakt in de parkeervraag voor vaste gebruikers (bewoners, medewerkers, etc.) en voor bezoekers.

Wanneer binnen één bouwontwikkeling verschillende functies komen, dan berekenen we de parkeervraag door de omvang van de losse functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernormen en deze bij elkaar op te tellen.

Resultaat: voor alle functies die in de bouwontwikkeling worden gerealiseerd is de normatieve parkeervraag bepaald.

4.2 Rekening houden met de bestaande parkeersituatie (salderen)

Soms zijn er bij een bouwontwikkeling parkeerplaatsen die bestemd zijn voor het parkeren bij de bestaande functie. Als deze parkeerplaatsen beschikbaar blijven, dan hoeven alleen nog parkeerplaatsen te worden gemaakt die nodig zijn voor de *extra* parkeervraag die ontstaat door de functiewijziging. De parkeerplaatsen uit de bestaande situatie kunnen dan namelijk worden hergebruikt om de parkeervraag van de nieuwe functie (gedeeltelijk) op te lossen. Dit noemen we salderen.

Om rekening te houden met de bestaande situatie trekken we de parkeervraag van de bestaande situatie af van de parkeervraag van de nieuwe situatie. Alleen voor het verschil in parkeerplaatsen moet een oplossing worden gevonden. Dit is geen Zeister beleid, maar landelijke praktijk op basis van jurisprudentie.

Resultaat: de parkeervraag in de bestaande situatie is in mindering gebracht op de normatieve parkeervraag.

Uitgangspunten salderen parkeervraag

Bij het salderen van de parkeervraag passen we de volgende uitgangspunten toe:

- De meest actuele parkeernormen worden gebruikt om de parkeervraag van zowel de nieuwe- als bestaande functie te bepalen.
- Voor het berekenen van de parkeervraag in de bestaande situatie gaan we uit van de meest recente (legale) functie.
- Salderen mag alleen als het gebouw in de bestaande situatie minder dan 3 jaar (vanaf de aanvraagdatum van de omgevingsvergunning) leegstaat. Anders is het niet realistisch dat de parkeerplaatsen (in de openbare ruimte) die oorspronkelijk voor het gebouw zijn aangelegd, ook echt beschikbaar zijn. Voor parkeerplaatsen op eigen terrein geldt de termijn van 3 jaar niet. Mits de beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen is gegarandeerd.
- Bij salderen moet rekening gehouden worden met een verschuiving van het moment waarop de nieuwe functie een parkeervraag heeft ten opzichte van de oude functie. De parkeervraag van de bestaande - en nieuwe situatie wordt daarom voor ieder dagdeel tegen elkaar afgezet. Het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is, wordt aangehouden als nieuwe parkeervraag. Parkeerplaatsen die exclusief hoorden bij de bestaande functie, kunnen op alle dagdelen worden gesaldeerde.
- Bij salderen kan een initiatiefnemer nooit aanspraak maken op een groter aantal parkeerplaatsen (in de openbare ruimte) dan in de bestaande situatie fysiek aanwezig zijn binnen acceptabele loopafstand (ongeacht de beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen).
- Als de parkeervraag na saldering gelijk is of zelfs afneemt, dan hoeven er geen extra parkeerplaatsen te worden gemaakt.

4.3 Vaststelling van de parkeervraag

Bij het berekenen van de parkeervraag ronden we tussentijds niet af. Pas op het einde wordt de parkeervraag rekenkundig afgerond op hele parkeerplaatsen. Dit betekent dat we tot en met 0.49 naar beneden afronden, en vanaf 0.5 naar boven.

Bij de vaststelling van het aantal benodigde parkeerplaatsen is nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen. Dat doen we op het moment dat bekend is hoe en waar (op eigen terrein of privaat/openbaar) de parkeerplaatsen beschikbaar komen (hoofdstuk 6). Door dubbelgebruik van parkeerplaatsen kan de parkeereis naar beneden worden bijgesteld.

Resultaat: het benodigde aantal fiets- en autoparkeerplaatsen van de bouwontwikkeling is vastgesteld (exclusief eventueel dubbelgebruik van parkeerplaatsen).

5 Het beïnvloeden van de parkeervraag

Met het doorlopen van de stappen uit het vorige hoofdstuk is de parkeervraag voor auto en fiets bepaald. Voor sommige bouwontwikkelingen maken we het mogelijk om de autoparkeervraag niet alleen met fysieke autoparkeerplaatsen op te lossen, maar ook (deels) met het stimuleren en faciliteren van alternatieven voor de eigen auto. Hierna beschrijven we welke mogelijkheden er zijn om de autoparkeervraag te beïnvloeden.

5.1 Toepassing van een mobiliteitscorrectie (optioneel)

Het is onder voorwaarden mogelijk een mobiliteitscorrectie toe te passen op de autoparkeervraag⁴ van een bouwontwikkeling. Daardoor zijn minder autoparkeerplaatsen nodig. Hierbij houden we rekening met de verschillende wijken en buurten van Zeist en de daar aanwezige kansen voor andere mobiliteit dan de auto. Om het risico op parkeeroverlast in de openbare ruimte te beperken hebben we een maximum bepaald voor het deel van de parkeervraag dat met een alternatieve en duurzamere vorm van mobiliteit mag worden ingevuld.

Het toepassen van een mobiliteitscorrectie is een optionele stap. De initiatiefnemer bepaalt óf en in welke mate wordt ingezet op één of meerdere mobiliteitscorrecties. De correctiefactoren gelden hierbij als een maximum. De volgende mobiliteitscorrecties zijn mogelijk, die ook gecombineerd mogen worden:

5.1.1 Mobiliteitscorrectie 1: Nabijheid van een OV-knooppunt

Bij de treinstations Driebergen-Zeist en Den Dolder en bij busstation Jordanlaan komen verschillende vervoersstromen bij elkaar. Omdat meerdere vormen van mobiliteit worden aangeboden, liggen hier kansen voor duurzame alternatieven voor de auto. Door de nabijheid van (hoogwaardig) openbaar vervoer hebben mensen gemiddeld genomen een ander mobiliteitspatroon en daarmee kan ook de vraag naar autoparkeerplaatsen aantoonbaar lager zijn. Dat effect is vooral merkbaar op de kortere loop- en fietsafstanden.

Voor een bouwontwikkeling in de directe nabijheid van een OV-knooppunt hanteren we de onderstaande correctiefactoren. Aan andere dan de hier genoemde OV-knooppunten wordt geen mobiliteitscorrectie toegekend. De mobiliteitscorrectie geldt voor alle type functies die onderdeel zijn van een bouwontwikkeling. De hoogte van de correctie is afhankelijk van de werkelijke afstand vanaf de ontwikkellocatie tot de entree van het OV-knooppunt:

OV-knooppunt	Afstand ontwikkellocatie tot OV-knooppunt		
	0 – 200 meter	200 - 400 meter	400 – 800 meter
Station Driebergen-Zeist	20%	10%	5%
Station Den Dolder en busstation Jordanlaan	10%	5%	0%

⁴ De mobiliteitscorrectie geldt niet voor fietsparkeren omdat het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen niet gereduceerd kan worden met de inzet van een mobiliteitsconcept. Fietsen willen we juist stimuleren door te zorgen voor voldoende en kwalitatief goede fietsparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen.

Variatie in de hoogte van de mobiliteitscorrectie voor het OV

De hoogte van de correctiefactor hebben we gerelateerd aan de kwaliteit van het openbaar vervoer. Bij station Driebergen-Zeist zijn meer opties voor het reizen met het OV als het gaat om frequentie en OV-verbindingen in meerdere richtingen. Daarom is de maximale correctiefactor hier hoger dan bij station Den Dolder en Jordanlaan. Om meer grip te hebben op het parkeren – en uitwijkgedrag naar de omgeving te voorkomen – houden we de optie om parkeerregulering in te voeren rondom gebiedsontwikkelingen open. Door dan terughoudend te zijn met het uitgeven van parkeervergunningen hebben we dan meer zekerheid dat een mobiliteitsreductie rondom het station ook echt zorgt voor een lager autobezit.

5.1.2 Mobiliteitscorrectie 2: Inzet van deelmobiliteit

Deelmobiliteit is belangrijk om Zeist leefbaar en bereikbaar te houden, zeker gezien de groei van onze gemeente. Als bewoners auto's delen, zijn minder parkeerplaatsen nodig. Dat geeft ruimte om bij bouwontwikkelingen een correctiefactor toe te passen op de parkeereis wanneer deelmobiliteit wordt ingezet. De correctie geldt standaard alleen voor woonfuncties en wordt berekend over het bewonersdeel van de parkeereis. De inzet van deelmobiliteit heeft geen effect op de parkeervraag van bezoekers van bewoners.

Omgevingsfactoren bepalen de kans op succes van deelmobiliteit

Deelmobiliteit is vooral een goed alternatief voor incidentele verplaatsingen. Het bezit van een eigen auto is dan geen voorwaarde. Wanneer de auto nodig is voor de dagelijkse verplaatsingen (zoals woon-werkverkeer), ligt een deelauto minder voor de hand. Als de dagelijkse verplaatsingen ook zonder auto te maken zijn, is de deelauto wél een goede optie. Korte dagelijkse verplaatsingen zijn vaak op de fiets of zelfs lopend te doen. Voor langere verplaatsingen is het openbaar vervoer het enige concurrerende alternatief. Daarom houden we bij de mobiliteitscorrectie voor deelmobiliteit rekening met de nabijheid van OV-knooppunten.

Ook betaald parkeren vergroot de kans op succes van deelmobiliteit. Wanneer het duurder wordt voor bewoners om de auto te parkeren, zal de belangstelling voor deelmobiliteit toenemen. Tegelijkertijd is de omgeving beschermd tegen parkeeroverlast. Ook dit wegen we mee bij het bepalen van de hoogte van de mobiliteitscorrectie bij de inzet van deelmobiliteit.

Correctiefactoren deelmobiliteit

Het effect van deelmobiliteit op de parkeervraag is afhankelijk van een aantal omgevingsfactoren. Deze hebben invloed op het aantal eigen auto's dat (potentieel) gecompenseerd wordt door de inzet van deelmobiliteit. De aanwezigheid van voldoende alternatieven voor het maken van dagelijkse verplaatsingen (autoafhankelijkheid) én de aanwezigheid van betaald parkeren rondom de bouwontwikkeling zijn bepalend voor hoe hoog de correctiefactoren voor deelmobiliteit zijn op verschillende locaties in Zeist.

Hierbij maken we onderscheid in drie categorieën, met elk een eigen correctiefactor van de parkeereis bij de inzet van deelmobiliteit. Het opstellen van een deelmobiliteitsplan is een voorwaarde voor het toepassen van deze correctiefactor.

Parkeergebieden	Maximale korting op parkeervraag bewoners (alleen eigen gebruik) bij inzet van deelmobiliteit
Bouwontwikkelingen in gebied met betaald parkeren	20%
Bouwontwikkelingen binnen 400 meter loopafstand van Station Den Dolder en Driebergen-Zeist	20%
Bouwontwikkelingen in de rest van Zeist	10%

Tabel 4. Maximale correctiefactoren voor inzet van deelmobiliteit

Deelmobiliteitsplan als voorwaarde voor 'mobiliteitskorting' deelmobiliteit

Naast de omgevingsfactoren is de manier waarop deelmobiliteit wordt aangeboden bepalend voor het succes. Het aanbod van deelmobiliteit moet aantrekkelijk zijn voor zoveel mogelijk nieuwe bewoners, zodat zij ook echt besluiten geen eigen auto te hebben.

Een voorwaarde voor het toepassen van een mobiliteitscorrectie bij de inzet van deelmobiliteit is het opstellen van een deelmobiliteitsplan door de initiatiefnemer. Dit plan geeft aan op welke manier deelmobiliteit wordt ingericht bij de bouwontwikkeling. Het deelmobiliteitsplan bestaat minimaal uit de volgende elementen:

- Er wordt minstens één deelauto aangeboden per 25 woningen. Het aanbod moet daarbij minimaal uit twee deelauto's bestaan.
- Aangevoerd moet worden dat er een mate van beschikbaarheidsgarantie voor de bewoners is. Met andere woorden: als alle deelauto's zijn afgenomen of vooraf gereserveerd, moeten er extra deelauto's kunnen worden aangeboden om tijdens piekmomenten ook in de behoefte te voorzien.
- Er worden bij voorkeur (geen verplichting) diverse soorten deelmobiliteit aangeboden. Een aanbod van andere vormen van deelmobiliteit, zoals e-scooters, e-bakfietsen, speedpedelecs, etc., is in overleg met (toekomstige) bewoners te bepalen.
- Bij voorkeur (geen verplichting) hebben bewoners ook de mogelijkheid om een busje of ander type auto te kunnen afnemen, bijvoorbeeld voor het vervoeren van grotere/zwaardere spullen en het meenemen van meerdere personen.
- Met een financiële paragraaf wordt aangevoerd hoe de kosten voor de deelmobiliteit worden doorberekend aan bewoners. Een investeringsbedrag van de initiatiefnemer of het verweven van bepaalde vaste kosten in de VVE-bijdrage, zorgen voor lagere gebruikskosten, wat het gebruiken van deelmobiliteit aantrekkelijker maakt.
- Het mobiliteitsplan bevat ook een communicatie-/marketingparagraaf. Hierin staat tenminste beschreven hoe nieuwe bewoners worden geïnformeerd over het aanbod van deelmobiliteit.
- De bewoners worden bij voorkeur ook vooraf ondervraagd over hun behoefte aan deelmobiliteit. Daarnaast vindt jaarlijkse een evaluatie plaats onder de bewoners. Als gevolg van deze evaluatie kan het aanbod van deelmobiliteit worden bijgesteld. Daarbij wordt het aanbod deelmobiliteit in het kader van de stimulering de eerste 3 jaar niet gereduceerd.
- De evaluatie wordt als rapportage samen met de gebruikscijfers ook jaarlijkse gedeeld met de gemeente Zeist.
- Het deelmobiliteitsconcept moet voor een periode van minimaal 10 jaar operationeel zijn. Het is daarbij geen eis dat er bij verstrekking van de omgevingsvergunning één aanbieder van deelmobiliteit wordt contracteert voor deze volledige termijn. Daarmee is het mogelijk voor een initiatiefnemer/eigenaar om met verschillende aanbieders te schakelen gedurende deze periode, mocht dat nodig zijn.

- Het deelmobiliteitsconcept moet beschikbaar zijn vanaf het moment dat de eerste woningen binnen de bouwontwikkeling worden opgeleverd.

Het is aan de gemeente Zeist om het deelmobiliteitsplan te toetsen en hierop akkoord te geven.

Mobiliteitscorrectie voor niet-woonfuncties is maatwerk

Door het bieden en stimuleren van alternatieve mobiliteit kunnen ook niet-woonfuncties, zoals bedrijven, scholen of instellingen, de parkeervraag van medewerkers beïnvloeden. Hier is een mobiliteitscorrectie mogelijk op de parkeervraag van vaste gebruikers op basis van een objectieve onderbouwing. Zo'n onderbouwing bestaat minimaal uit cijfers met betrekking tot het autobezit en/of gebruik van de beoogde gebruikersgroepen van een functie en uit resultaten uit referentieprojecten waarin vergelijkbare maatregelen zijn genomen. Het is aan de gemeente Zeist om te bepalen of een mobiliteitscorrectie voor niet-woonfuncties wordt toegestaan.

Parkeerplaatsen voor deelmobiliteit bij toepassing mobiliteitskorting

Om te voorkomen dat er te weinig parkeerplaatsen worden gereserveerd voor deelmobiliteit is het uitgangspunt dat voor alle aangeboden deelauto's (en eventueel aanvullende deeltweewielers) ook een parkeerplaats wordt gereserveerd op eigen terrein. Deze parkeerplaatsen voor deelmobiliteit tellen we op bij de parkeereis. Parkeerplaatsen voor deelauto's worden niet meegeteld in het dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Resultaat: Op de (resterende) normatieve parkeervraag van de bouwontwikkeling zijn optioneel één of meerdere mobiliteitscorrectie(s) toegepast.

6 Het invullen van de parkeervraag

Op basis van de vorige hoofdstukken is de parkeervraag van de bouwontwikkeling bepaald, waarbij de parkeervraag voor auto's mogelijk is gereduceerd door het toepassen van een mobiliteitscorrectie. De parkeervraag vertalen we via een aantal stappen naar de parkeereis: het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat fysiek beschikbaar moet zijn. Het uitgangspunt daarbij is dat de parkeereis volledig op eigen terrein gerealiseerd wordt.

Figuur 3. Invullen van de parkeervraag; hoe en waar zijn parkeerplaatsen beschikbaar?



6.1 Randvoorwaarden voor het invullen van de parkeervraag

Hierna volgt een aantal randvoorwaarden voor het invullen van de parkeervraag voor auto en fiets.

6.1.1 Maximaal acceptabele loopafstanden

Voorwaarde is dat de parkeerplaatsen die worden ingezet voor een bouwontwikkeling op acceptabele loopafstand liggen. Hierbij gelden de maximale loopafstanden zoals opgenomen in bijlage 4.

6.1.2 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Soms worden in een bouwontwikkeling verschillende functies gecombineerd. Niet alle functies hebben op hetzelfde moment van de dag of week hun maximale parkeervraag. Dat betekent dat parkeerplaatsen door verschillende gebruikersgroepen dubbel te gebruiken zijn. Vaak kan de parkeereis daardoor naar beneden worden bijgesteld. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gebruikt, zoals opgenomen in bijlage 5. Dubbelgebruik is van toepassing op zowel fiets- als autoparkeren.

Voor alle parkeerplaatsen die onderdeel zijn van de parkeeroplossing moet in beeld worden gebracht welke gebruikersgroepen daar zullen parkeren en of dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen mogelijk is. Het dagdeel waarop alle functies die gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen samen de hoogste parkeervraag hebben (het maatgevende moment), is bepalend voor het vaststellen van de parkeereis.

Dubbelgebruik is alleen mogelijk als de parkeerplaatsen toegankelijk zijn voor de verschillende gebruikersgroepen. Parkeerplaatsen die exclusief voor één gebruikersgroep zijn gereserveerd (zoals vaste parkeerplaatsen voor bewoners, gehandicaptenparkeerplaatsen, artsenparkeerplaatsen, etc.) horen hier dus niet bij.

6.1.3 Voldoen aan minimale kwaliteitseisen voor parkeerplaatsen

De parkeerplaatsen die onderdeel zijn van de parkeeroplossing moeten voldoen aan een aantal minimale kwaliteitseisen. Dat gaat onder andere over de toegankelijkheid, beschikbaarheid en afmeting van parkeerplaatsen. In hoofdstuk 7 beschrijven we wat onze minimale kwaliteitseisen zijn voor auto- en fietsparkeerplaatsen.

6.2 Parkeren op eigen terrein als uitgangspunt

Bij elke bouwontwikkeling in Zeist moeten voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen gerealiseerd worden volgens de parkeernormen uit deze Nota Parkeernormen. Het uitgangspunt is dat deze parkeerplaatsen op eigen terrein moeten liggen. Dit geldt zowel voor de parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners, medewerkers, etc.) als voor bezoekers.

Als er door de bouwontwikkeling parkeerplaatsen verdwijnen op eigen terrein of in de openbare ruimte, dan moet het 'verlies' aan parkeerplaatsen worden gecompenseerd. Het aantal parkeerplaatsen dat verdwijnt door de bouwontwikkeling, wordt dan opgeteld bij de parkeereis.

Wat is parkeren op eigen terrein?

Het parkeren moet worden opgelost op het terrein waarop de bouwontwikkeling wordt gerealiseerd. Ook parkeerplaatsen die binnen loopafstand extra worden aangelegd en volledig worden betaald door de initiatiefnemer, worden gelijkgesteld aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Vooral in gebiedsontwikkelingen worden vaak nieuwe parkeerplaatsen gemaakt die, nadat de ontwikkeling is voltooid, tot de openbare parkeer capaciteit behoren. Binnen dit stappenplan worden ook deze parkeerplaatsen als parkeerplaatsen op eigen terrein gezien.

6.2.1. Vrijstelling oplossen bezoekersparkeren op eigen terrein in zone A

In en rondom het centrum van Zeist (zone A) is een ruim aanbod van openbare parkeergarages en parkeerterreinen. De bestaande parkeercapaciteit in de parkeergarages en terreinen zetten we ook in voor het opvangen van de parkeervraag van bouwontwikkelingen in het centrum van Zeist. Bouwontwikkelingen in zone A zijn vrijgesteld van de parkeereis om het bezoekersparkeren van auto's zelf te regelen. Het is hier dus niet verplicht om parkeerplaatsen voor bezoekers op eigen terrein te maken of ergens anders te kopen of huren. Bezoekers betalen voor het parkeren in de parkeergarages en op de parkeerterreinen het reguliere parkeertarief. Deze vrijstelling is van toepassing zolang blijkt dat de parkeerdruk in de gemeentelijke parkeervoorzieningen op een acceptabel niveau blijft (ter bepaling door het college van burgemeester en wethouders).

6.2.2. Omrekenfactor gebruik autoparkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen

In de praktijk blijkt dat bij woningen een deel van de parkeerplaatsen op eigen terrein niet wordt gebruikt. Dit kan ervoor zorgen dat auto's van bewoners toch in de openbare ruimte worden geparkeerd en niet op eigen terrein. Dat zorgt onnodig voor een hogere parkeerdruk in de openbare ruimte. Voor de bepaling van de mate waarin parkeren op eigen terrein voor de functie wonen meetelt in het parkeeraanbod wordt de tabel uit bijlage 6 gebruikt.

In de gebieden met betaald parkeren kunnen we 'afdwingen' dat niet wordt uitgeweken naar de openbare ruimte. Hier zijn deze omrekenfactoren daarom niet van toepassing en telt elke parkeerplaats volwaardig mee.

Resultaat: het aantal parkeerplaatsen voor auto dat op eigen terrein beschikbaar wordt gesteld voor de bouwontwikkeling is bepaald.

6.3 Alternatieve parkeeroplossing

In sommige gevallen is het fysiek onmogelijk of onwenselijk om voldoende auto- of fietsparkeerplaatsen op eigen terrein te maken. In bepaalde situaties willen wij toestaan dat kan worden afgeweken van het uitgangspunt om op eigen terrein te moeten parkeren. Deze afwijkingsmogelijkheden zijn hieronder beschreven onder 6.3.1 en 6.3.2. Daarbij wordt eerst gekeken naar de optie om bestaande parkeerplaatsen in particuliere of gemeentelijke parkeervoorzieningen te benutten. Als dat geen reële mogelijkheid is, dan kan eventuele restcapaciteit van openbare parkeerplaatsen worden ingezet als onderdeel van de parkeeroplossing.

Het college van burgemeester en wethouders van Zeist bepaalt of zo'n alternatieve oplossing mogelijk is. Is dat niet zo, dan moet de volledige parkeereis voor auto en fiets op eigen terrein worden ingevuld.

6.3.1. Gebruik van particuliere of gemeentelijke parkeervoorzieningen

De eerste optie voor het vinden van een alternatieve parkeeroplossing buiten eigen terrein is het huren of kopen van bestaande autoparkeerplaatsen in gemeentelijke of particuliere parkeervoorzieningen. Voor het fietsparkeren is het gebruiken van particuliere parkeervoorzieningen geen optie.

Gemeentelijke parkeervoorzieningen

De autoparkeervraag kan worden opgelost door gebruik te maken van openbare parkeervoorzieningen (parkeergarages) van de gemeente Zeist. De optie om het parkeren van auto's hier (gedeeltelijk) op te lossen, geldt zolang de bezetting van deze parkeerplaatsen (op maatgevende momenten) op een acceptabel niveau blijft. Dit is ter beoordeling aan de gemeente Zeist. Bij het gebruik van gemeentelijke parkeervoorzieningen worden abonnementen afgenomen bij de gemeente Zeist tegen het dan geldende tarief.

Particuliere parkeervoorzieningen

Wanneer autoparkeerplaatsen bij een andere partij dan de gemeente Zeist worden afgenomen, moet een koop- of huurcontract worden overlegd voor een periode van minimaal 10 jaar. Daarnaast moet de initiatiefnemer aantonen dat deze parkeerplaatsen ook daadwerkelijk beschikbaar zijn op maatgevende momenten met een rapportage over de bezetting van de parkeervoorziening (met data-analyse of een parkeeronderzoek). Het uitgangspunt is dat de bezetting van de particuliere parkeerplaatsen, inclusief de extra parkeervraag van de bouwontwikkeling, niet groter wordt dan 95%.

Om te voorkomen dat dezelfde autoparkeerplaatsen voor meerdere bouwontwikkelingen worden ingezet, wordt een overzicht bijgehouden van toegekende verzoeken voor het gebruik van bestaande parkeerplaatsen in gemeentelijke- of particuliere parkeervoorzieningen.

Resultaat: Het is inzichtelijk of een deel van de parkeereis kan worden opgelost door het gebruik van bestaande autoparkeerplaatsen in een gemeentelijke of particuliere parkeervoorziening.

6.3.2. Benutten van parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Het lukt niet altijd om de (volledige) parkeereis op te lossen op eigen terrein of door gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen in gemeentelijke of particuliere parkeervoorzieningen. Soms is het dan mogelijk om de auto- en/of fietsparkeereis (deels) in te vullen door gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Daarbij heeft het de voorkeur om eerst het parkeren van bezoekers in de openbare ruimte op te lossen en pas daarna van vaste gebruikers, zoals bewoners of werknemers. Deze afwijkingsbevoegdheid willen we alleen gebruiken als aan de onderstaande voorwaarden wordt voldaan.

De openbare parkeerplaatsen moeten op die momenten dat ze nodig zijn ook echt beschikbaar zijn. De gemeente Zeist beoordeelt op basis van een parkeeronderzoek of de parkeerplaatsen in de openbare ruimte geschikt en beschikbaar zijn om (een deel van) de parkeervraag in te vullen. Ons uitgangspunt is dat de bezetting van de openbare parkeerplaatsen, inclusief de extra parkeervraag van de bouwontwikkeling, niet boven de 85% komt.

Na goedkeuring van de gemeente Zeist is het ook mogelijk nieuwe auto- of fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte te maken. Als deze parkeerplaatsen worden aangelegd voor de bouwontwikkeling, dan zijn de aanlegkosten voor rekening van de initiatiefnemer. De aangelegde parkeerplaatsen zijn niet exclusief te gebruiken door de (bezoekers van) de initiatiefnemer. De gemaakte afspraken worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst.

Resultaat: Helder is of een deel van de parkeereis kan worden opgelost door het gebruik van bestaande (of nieuw aan te leggen) autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Eisen aan parkeeronderzoek

Om inzicht te krijgen in de bezettingsgraad van bestaande parkeerplaatsen is een parkeeronderzoek nodig. Zo'n parkeeronderzoek moet door en voor rekening van de initiatiefnemer worden uitgevoerd. De methodiek die in het parkeeronderzoek wordt toegepast (het meten van parkeercapaciteit en parkeerbezetting) moet door de gemeente Zeist zijn goedgekeurd. Hierbij hanteren we de volgende minimale eisen:

- Een parkeeronderzoek wordt door een onafhankelijk bureau uitgevoerd;
- Het parkeeronderzoek moet representatief zijn, waarbij rekening wordt gehouden met werkzaamheden, vakantieperiodes, etc.
- Het onderzoeksgebied wordt begrensd door de maximaal acceptabele loopafstand die in de parkeerzone geldt voor de functies die onderdeel zijn van de bouwontwikkeling (zie bijlage 4);
- Er wordt in twee verschillende weken gemeten op de maatgevende dagen en dagdelen op basis van aanwezigheidspercentages (zie bijlage 5).

6.4 Wat als parkeren niet kan worden opgelost?

De werkelijkheid van het parkeren is soms weerbarstiger dan de theorie. Het kan voorkomen dat de parkeereis niet (volledig) kan worden ingevuld. Ook niet met een alternatief voor het parkeren op eigen terrein. Dit kan bijvoorbeeld komen door een gebrek aan fysieke ruimte óf financiële middelen om fiets- en/of autoparkeerplaatsen te realiseren of te benutten.

In eerste instantie is het dan aan de initiatiefnemer om een oplossing te zoeken. Bijvoorbeeld door het bijstellen of aanpassen van het bouwprogramma, zodat wel aan de parkeereis kan worden voldaan. Lukt het de initiatiefnemer zelf niet om een oplossing te vinden, dan is maatwerk mogelijk met een goede onderbouwing. Op basis daarvan kan het college van burgemeester en wethouders van Zeist in zeer uitzonderlijke gevallen een besluit nemen om (gedeeltelijke) afwijking van de parkeereis toe te staan door toepassing van de hardheidsclausule.

Zonder maatwerk is het niet voldoen aan de parkeereis een weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

7 Kwaliteit van de parkeeroplossing

Bij parkeernormen denkt vrijwel iedereen aan kwantiteit: de aantallen benodigde parkeerplaatsen voor fietsen en auto's. Het heeft alleen weinig zin om parkeerplaatsen te maken als die onvoldoende toegankelijk zijn of om andere redenen niet worden gebruikt. Om te zorgen dat parkeerplaatsen in de praktijk beschikbaar zijn en gebruikt worden, stellen we ook eisen aan de kwaliteit van de parkeeroplossing voor de auto en fiets.

7.1 Kwaliteitseisen voor fietsparkeren

Het gebruik van fietsparkeerplaatsen hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort daarvan. Ook de routing, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen beïnvloeden het gebruik. Bij fietsparkeervoorzieningen met een ondermaatse kwaliteit worden fietsen in de praktijk niet op de juiste manier geparkeerd of wordt de fietsenstalling helemaal niet gebruikt.

De gemeente Zeist hanteert kwaliteitseisen voor fietsparkeren om te waarborgen dat de fietsparkeerplaatsen die voor een bouwontwikkeling worden aangelegd van voldoende kwaliteit zijn (zie bijlage 7). In de kwaliteitseisen voor het fietsparkeren is speciale aandacht voor fietsen met afwijkende maten. Ook brom- en snorfietsen, bakfietsen en scootmobielen moeten op een goede manier kunnen worden geparkeerd. Naast reguliere fietsparkeerplaatsen gelden aanvullende eisen voor fietsparkeerplaatsen met een afwijkende maatvoering:

- Minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor brom- en snorfietsen, scootmobielen, bakfietsen of andere soorten fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 cm breed).
- Minimaal 50% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 50 cm).

7.1.1 Aanleg van laadinfrastructuur voor elektrische tweewielers

Naast de elektrische auto is ook het aantal elektrische fietsen of elektrische brom- en snorfietsen de afgelopen jaren sterk gestegen. Het is een voorwaarde om in een fietsparkeervoorziening laadinfrastructuur aan te brengen zodat elektrische tweewielers een accu kunnen opladen.

7.2 Kwaliteitseisen voor autoparkeren

Een autoparkeerplaats met te krappe afmetingen zal in de praktijk niet goed worden gebruikt. De kwaliteit van parkeerplaatsen wordt beoordeeld op basis van de volgende publicaties:

- Voor parkeerplaatsen op parkeerterreinen en in parkeergarages: NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages of de opvolger daarvan.
- Voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte: ASVV 2021, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom of de opvolger daarvan.

7.2.2 Aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Het is belangrijk dat iedereen zo zelfstandig mogelijk kan meedoen in Zeist. Om mensen met een beperking in hun mobiliteitsbehoefte te ondersteunen, zorgen we bij bouwontwikkelingen voor voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Hierbij sluiten we aan bij de landelijke richtlijnen op dit thema.

Voor bouwontwikkelingen waarin publieke functies (functies waarvan de parkeervraag voor meer dan 50% bestaat uit parkeerplaatsen voor bezoekers van die functie) worden gerealiseerd, moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden uitgevoerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats. Waarbij tenminste 1 algemene gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar moet zijn. De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang aangelegd worden, maar sowieso binnen een loopafstand van maximaal 100 meter liggen.

7.2.3 Aanleg van laadinfrastructuur voor auto's

Vanwege de groei van elektrische en hybride auto's is het belangrijk dat er voldoende laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen beschikbaar is in Zeist. Daarbij gelden verschillende voorwaarden voor laadinfrastructuur op eigen terrein en in de openbare ruimte:

- Parkeerplaatsen op eigen terrein bij bouwontwikkelingen moeten volgens landelijke wet- en regelgeving (Bouwbesluit 2012), voorbereid zijn op de plaatsing en aansluiting van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen. Deze wettelijke eisen zijn passend voor het ambitieniveau van de gemeente Zeist rondom het stimuleren van duurzaam en schoon vervoer.
- Om te zorgen voor een dekkend netwerk van publieke elektrische laadinfrastructuur, neemt Zeist deel aan een raamovereenkomst voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte bij gebiedsontwikkelingen. Het gaat om gebiedsontwikkelingen waarin minimaal 30 nieuwe woningen worden gerealiseerd. Daarbij wordt minstens 2,5% van de openbare parkeerplaatsen voorzien van een publiek oplaadpunt (jaargang 2023). Gezien de groei van elektrisch rijden wordt dat percentage elk jaar verhoogd met 0,5%. Er worden bij deze bouwontwikkelingen ook voorbereidingen getroffen om het aantal publieke laadpalen in de toekomst verder op te kunnen schalen.

8 Borgen van de parkeeroplossing

Het is belangrijk dat alle afspraken die gemaakt worden tussen de gemeente en initiatiefnemers over het parkeren op de juiste manier worden geborgd. Zo kunnen initiatiefnemers en hun rechtsoptvolger(s) aan de parkeeroplossing worden gehouden. Dit geeft ons de mogelijkheid om altijd te kunnen controleren of de parkeeroplossing wordt gebruikt zoals is afgesproken.

8.1 Juridische borging: parkeren ook in de toekomst goed geregeld

De gemeente Zeist maakt voor de juridische borging van de parkeeroplossing bij een bouwontwikkeling gebruik van de omgevingsvergunning en in sommige gevallen van een privaatrechtelijke overeenkomst.

8.1.1 Vastlegging in de omgevingsvergunning

In de omgevingsvergunning wordt zo concreet mogelijk opgenomen (zowel kwantitatief als kwalitatief) welke parkeereis wordt opgelegd aan een bouwontwikkeling. De volgende onderdelen worden minimaal vastgelegd over het onderdeel parkeren:

- Het aantal te realiseren auto- en fietsparkeerplaatsen;
- De parkeerlocatie(s) waar de parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld;
- Hoe de fysieke toegankelijkheid van parkeerplaatsen door de verschillende gebruikersgroepen is geregeld;
- De toepassing van eventuele mobiliteitscorrectie op de autoparkeervraag;
- Op welke manier is voorzien in een aanbod van deelmobiliteit op eigen terrein (indien van toepassing);
- Beperking voor uitgifte van auto parkeervergunningen.

8.1.2 Vastlegging van privaatrechtelijke afspraken

Wanneer de parkeereis bij een bouwontwikkeling (deels) wordt opgelost door het huren of kopen van particuliere parkeerplaatsen, dan moet een overeenkomst worden afgesloten tussen initiatiefnemer en de eigenaar van de betreffende particuliere parkeerplaatsen. Het is belangrijk dat met een kettingbeding de afspraken over het gebruik en onderhoud van private parkeerplaatsen goed worden doorgelegd, ongeacht de eigendomssituatie. Zo is een overeenkomst die eerder gesloten is tussen de initiatiefnemer en een eigenaar van particuliere parkeerplaatsen, ook voor een volgende eigenaar bindend.

Wanneer bestaande particuliere parkeerplaatsen buiten het eigen terrein worden ingezet voor het (gedeeltelijk) oplossen van de parkeervraag moet – vóór het verlenen van de omgevingsvergunning - een koop- of huurcontract worden overlegd met daarin minimaal aangegeven:

- De locaties(s) van de parkeerplaatsen;
- Het gebruik van het aantal parkeerplaatsen;
- De daarbij behorende gebruikstijden;
- De termijn (een periode van minimaal 10 jaar);
- De mate van kettingbeding.

Als gebruik wordt gemaakt van een mobiliteitscorrectie, dan is de aanbieder verplicht om via kettingbeding in de huur- of koopovereenkomst aan te geven dat er bij de bouwontwikkeling deelmobiliteit wordt aangeboden en de parkeereis hierdoor naar beneden is bijgesteld.

8.2 Beperkt recht op parkeervergunning helder vastgelegd

Het uitgangspunt is dat bouwontwikkelingen in Zeist de parkeervraag op eigen terrein faciliteren. Voor adressen die beschikken over parkeerplaatsen op eigen terrein óf over parkeerplaatsen in gemeentelijke of particuliere parkeervoorzieningen (openbaar/particulier) geldt de BROP-regeling. Dit staat voor 'Beperkt Recht Op Parkeervergunning'. Adressen waarvoor deze regeling geldt komen niet of verminderd in aanmerking voor parkeervergunningen voor het parkeren in de openbare ruimte. Dit wordt op huisnummerniveau vastgelegd. Zo verminderen we het ruimtebeslag van parkeren in de openbare ruimte.

De BROP-regeling geldt voor alle bouwontwikkelingen in Zeist, ongeacht of een ontwikkellocatie in gereguleerd gebied ligt of daarbuiten.

Uitzondering voor uitgeven van auto parkeervergunningen

Een uitzondering voor het toepassen van de 'BROP-regeling' zijn situaties waarin het autoparkeren van bouwontwikkelingen (gedeeltelijk) in de openbare ruimte is opgelost. In dat geval kan een bouwontwikkeling wel recht hebben op een (beperkt) aantal parkeervergunningen, bijvoorbeeld als er in de bestaande situatie al in de openbare ruimte werd geparkeerd of de gemeente Zeist akkoord is gegaan met het benutten van openbare parkeerplaatsen omdat er voldoende ruimte op straat beschikbaar is.

8.3 Communicatie naar de eindgebruiker

Het is enorm belangrijk dat iedere koper of huurder als eindgebruiker op de hoogte is van de afspraken die over het parkeren zijn gemaakt voor een bouwontwikkeling. De afspraken moeten daarom actief gecommuniceerd worden in koop- en huurcontracten, verkoopbrochures en andere te gebruiken communicatiekanalen. De initiatiefnemer is verplicht om toekomstige gebruikers, verhuurders en eventuele tussenpersonen zoals makelaars, vooraf voldoende te informeren over de (on)mogelijkheid om parkeervergunningen aan te vragen. Hiervoor wordt een clause opgenomen in de omgevingsvergunning en/of privaatrechtelijke overeenkomst.

Bijlage 1. Definities

Om duidelijkheid te creëren volgt hierbij een lijst met definities van gebruikte begrippen in deze Nota Parkeernormen Zeist:

Begrip	Definitie
Aanwezigheidspercentages	De aanwezigheidspercentages, zoals opgenomen in bijlage 5, waarmee kan worden bepaald welk aandeel van de parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende gebruikersgroepen kunnen worden gebruikt (dubbelgebruik van parkeerplaatsen).
Anterieure overeenkomst	Een privaatrechtelijke overeenkomst tussen initiatiefnemer en de gemeente die tot doel heeft om de afspraken met betrekking tot de gestelde parkeereis en de daaraan verbonden voorwaarden (beschikbaarheid e.d.) en eventuele kosten (die door de gemeente moeten worden gemaakt maar voor rekening van de initiatiefnemer komen) vast te leggen, voor zover deze afspraken niet binnen het publiekrechtelijk kader kunnen worden geborgd.
Bouwontwikkeling	Een bouwontwikkeling waarvoor een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend moet worden. Het kan gaan over het plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw.
BROP-regeling	Afkorting voor 'Beperkt Recht op Parkeervergunning'. Een door gemeente Zeist opgesteld en actueel gehouden overzicht met adressen waarvan de gebruikers en bezoekers (deels) zijn uitgesloten van het recht op een parkeervergunning.
Deelmobiliteitsplan	Een plan waarin is vastgelegd en toegelicht welke deelmobiliteitsconcept (naar aard en omvang) ingezet wordt om in de (gedeeltelijke) mobiliteitsbehoefte van een bouwontwikkeling te voorzien.
Dubbelgebruik	Het beoordelen of dezelfde parkeerplaats door meer dan één gebruikersgroep op verschillende momenten kan worden gebruikt.
Eigen terrein	Terrein waarop de bouwontwikkeling wordt gerealiseerd, alsmede een aansluitend of ergens anders gelegen terrein waarover de initiatiefnemer privaatrechtelijke zeggenschap heeft en waarbij wordt voldaan aan de maximaal acceptabele loopafstanden zoals beschreven in bijlage 4.
Functiewijziging	Er is sprake van functiewijziging als een bestaand pand een andere functie krijgt. Verbouwingen aan een bestaand pand om dit geschikt te maken voor de nieuwe functie, of het verhogen van een bestaand pand met één of meerdere verdiepingen is geen nieuwbouw.
Gereguleerd gebied	Het gebied waar conform de vigerende Verordening parkeerregulering en parkeerbelasting en het vigerende Aanwijzingsbesluit betaald parkeren van de gemeente Zeist sprake is van betaald parkeren en/of belanghebbendenparkeren.
Initiatiefnemer	De ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een bouwontwikkeling is ingediend.
Koop- of huurovereenkomst	Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de parkeerplaatsen toegankelijk zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven

	gedurende de aanwezigheid van functies en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand)
Maatgevende parkeervraag	Het moment in de tijd waarop de parkeervraag van de te realiseren functies samen maximaal is. De maatgevende parkeervraag per functie wordt berekend aan de hand van de aanwezigheidspercentages conform bijlage 5.
Nieuwbouw	Wanneer een pand wordt gebouwd op een perceel zonder bebouwing.
Parkeervraag	Het aantal parkeerplaatsen dat bij een bouwontwikkeling nodig is om in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien. In de parkeervraag wordt onderscheid gemaakt tussen een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. De parkeervraag wordt berekend op basis van de parkeernormen zoals opgenomen in bijlagen 2 (fiets) en 3 (auto).
Parkeerdruk	De bezetting van parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen. In de gemeente Zeist wordt gesproken van een hoge parkeerdruk indien deze in het openbaar gebied op straat 85% of meer bedraagt.
Parkeereis	Het aantal fysiek te realiseren of beschikbaar te stellen parkeerplaatsen voor auto en fiets.
Parkeerplaats	Een ruimte die exclusief gebruikt wordt voor het parkeren van een (motor)voertuig die qua maatvoering voldoet aan de meest actuele versie van norm NEN-2443: parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages.
Parkeernormen	Normen voor het berekenen van de parkeervraag bij bouwontwikkelingen gerelateerd aan de gebruiksfunctie van deze bouwontwikkelingen, zoals voor de fiets opgenomen in bijlage 2 en voor de auto in bijlage 3.
Restcapaciteit	Het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment onbezet is. Er is sprake van restcapaciteit als de parkeerdruk in het openbaar gebied voor straat parkeren onder de 85% ligt. Op particulier terrein moet de bezetting van parkeren onder de 95% blijven.
Sloop/nieuwbouw	Wanneer een pand wordt gesloopt en op dit perceel een nieuw pand wordt gebouwd.

Bijlage 2. Fietsparkeernormen

Zeist kiest er voor om de fietsparkeernormen te baseren op de maximum fietsparkeerkencijfers. Met deze fietsparkeernormen wordt het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen bepaald waar bouwontwikkelingen in Zeist in moeten voorzien.

Wonen

Het fietsparkeren bij woningen is geregeld via het Bouwbesluit. Wanneer voor een gelijkwaardig (collectief) alternatief wordt gekozen, wordt het aantal aan te leggen fietsparkeerplaatsen op eigen terrein vastgesteld aan de hand van onderstaande tabel:

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen		Benodigde interne berging
		Bewoners	Bezoekers	
Woning kleiner dan 40 m2 BVO	Per woning	2,0	0,5	2,7 m2
Woning tussen 40 – 60 m2 BVO	Per woning	2,0	0,5	2,7 m2
Woning tussen 60 – 90 m2 BVO	Per woning	3,0	0,5	2,7 m2
Woning tussen 90 – 130 m2 BVO	Per woning	3,0	0,5	2,7 m2
Woning groter dan 130 m2 BVO	Per woning	5,0	0,5	2,7 m2
Woning sociale huur	Per woning	3,0	0,5	2,7 m2
Zorgwoning	Per woning	1,0	0,5	2,7 m2
Kamerverhuur	Per kamer	1,0	0,5	2,7 m2

Werken

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen	
		Personeel	Bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m2 BVO	3,0	3,0
Commerciële dienstverlening	Per 100 m2 BVO	3,0	5,0
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	Per 100 m2 BVO	2,0	0,0
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	Per 100 m2 BVO	1,0	0,0
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m2 BVO	3,0	3,0

Winkelen en boodschappen doen

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (incl. bezoekers)
Winkel	Per 100 m2 BVO	4,0
Supermarkt	Per 100 m2 BVO	4,3
Bouwmarkt	Per 100 m2 BVO	0,4
Tuincentrum	Per 100 m2 BVO	0,4

Gezondheidszorg en sociale voorzieningen

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (incl. bezoekers)
Apotheek	Per locatie	17,0
Huisartsenpraktijk	Per 100 m2 BVO	4,0
Fysiotherapiepraktijk	Per 100 m2 BVO	4,0
Consultatiebureau	Per 100 m2 BVO	4,0
Consultatiebureau voor ouderen	Per 100 m2 BVO	4,0
Tandartsenpraktijk	Per 100 m2 BVO	4,0
Gezondheidscentrum	Per 100 m2 BVO	3,7
Ziekenhuis	Per 100 m2 BVO	1,4
Penitentiaire inrichting	Per 100 m2 BVO	1,4
Religiegebouw	Per 100 zitplaatsen	Maatwerk per bouwontwikkeling

Ontspanning en sport

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (incl. bezoekers)
Bibliotheek	Per 100 m2 BVO	5,0
Museum	Per 100 m2 BVO	1,4
Bioscoop, theaters, schouwburg	Per 100 m2 BVO	12,0
Theater/ schouwburg	Per 100 zitplaatsen	24,0
Musicaltheater	Per 100 m2 BVO	24,0
Casino	Per 100 m2 BVO	1,4
Bowlingcentrum	Per 100 m2 BVO	1,4
Biljart-/ snookercentrum	Per 100 m2 BVO	1,4
Dansstudio	Per 100 m2 BVO	8,5
Fitness	Per 100 m2 BVO	8,5
Sauna, hammam	Per 100 m2 BVO	3,9
Sporthal	Per 100 m2 BVO	3,9
Sportzaal	Per 100 m2 BVO	6,2
Sportveld	Per ha. netto terrein	50,0
Stadion	Per 100 zitplaatsen	Maatwerk per bouwontwikkeling
Zwembad overdekt	Per 100 m2 bassin	20,0
Zwembad openlucht	Per 100 m2 bassin	28,0
Indoorspeeltuin	Per 100 m2 BVO	1,4
Volkstuin	Per 10 tuinen	1,4

Horeca en verblijfsrecreatie

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (incl. bezoekers)
Hotel	Per 100 m2 BVO	Maatwerk per bouwontwikkeling
Cafeteria, fastfood, snackbar	Per 100 m2 BVO	5,0
Café of bar	Per 100 m2 BVO	10,0
Restaurant, eetcafé of bistro	Per 100 m2 BVO	Tussen 4,0 en 20,0 afhankelijk van type restaurant

Onderwijsvoorzieningen

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen	
		Personeel	Bezoekers
Basisschool	Per 100 m2 BVO	0,7	-
Basisschool	Per 10 leerlingen	-	6,0
Middelbare school	Per 100 m2 BVO	1,0	16,0
ROC	Per 100 m2 BVO	1,0	14,0
Hogeschool, Universiteit	Per 100 m2 BVO	Maatwerk per bouwontwikkeling	

Bijlage 3. Autoparkeernormen

Wonen

Functie	Eenheid	Gebied A		Gebied B		Gebied C		Gebied D	
		Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
Woning kleiner dan 40 m2 BVO	Per woning	0,5	0,2	0,6	0,2	0,8	0,2	0,9	0,3
Woning tussen 40 – 60 m2 BVO	Per woning	0,6	0,2	0,8	0,2	1,0	0,2	1,2	0,3
Woning tussen 60 – 90 m2 BVO	Per woning	0,7	0,2	0,9	0,2	1,1	0,2	1,3	0,3
Woning tussen 90 – 130 m2 BVO	Per woning	0,8	0,2	1,0	0,2	1,3	0,2	1,5	0,3
Woning groter dan 130 m2 BVO	Per woning	0,9	0,2	1,1	0,2	1,4	0,2	1,7	0,3
Woning sociale huur*, appartement	Per woning	0,3	0,2	0,4	0,2	0,6	0,2	0,7	0,3
Woning sociale huur*, huis	Per woning	0,5	0,2	0,6	0,2	0,8	0,2	0,9	0,3
Zorgwoning	Per woning	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per woning	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3
Kamerverhuur	Per kamer	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2

Toelichting

Voor de functie 'wonen' wordt de parkeervraag van bewoners en bezoekers van bewoners apart berekend. Om deze reden is de bewoners- en bezoekersparkeernorm afzonderlijk opgenomen in bovenstaande tabel. De bewonersparkeernorm is exclusief de geldende bezoekersparkeernorm. Het totale aantal parkeerplaatsen per woning wordt dus bepaald door het optellen van de parkeernorm voor bewoners en bezoekers.

Werken

Functie	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Percentage bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m2 BVO	0,9	1,3	1,4	2,3	5%
Commerciële dienstverlening	Per 100 m2 BVO	1,3	1,6	2,0	3,3	20%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	Per 100 m2 BVO	1,1	1,5	1,9	2,1	5%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	Per 100 m2 BVO	0,4	0,6	0,8	0,8	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m2 BVO	0,8	1,1	1,3	1,7	5%

Winkelen en boodschappen doen

Functie	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Percentage bezoekers
Buurtsupermarkt	Per 100 m2 BVO	0,9	1,7	2,4	n.v.t.	89%
Fullservice supermarkt	Per 100 m2 BVO	2,1	3,0	3,9	n.v.t.	93%
Grote supermarkt (XL)	Per 100 m2 BVO	4,9	5,8	6,7	n.v.t.	84%
Groothandel specialist	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	4,9	4,9	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	5,4	5,4	n.v.t.	80%
Winkels centrum Zeist	Per 100 m2 BVO	3,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	82%
Winkels buurt- en dorpscentrum	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	2,1	2,7	n.v.t.	72%
Winkels wijkcentrum (klein)	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	2,7	3,5	n.v.t.	72%
Winkels wijkcentrum (gemiddeld)	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	3,3	4,1	n.v.t.	94%
Winkels wijkcentrum (groot)	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	3,8	4,7	n.v.t.	81%
Stadsdeelcentrum	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	4,2	5,3	n.v.t.	85%
Kringloopwinkel	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	0,9	1,4	2,0	89%
Bruin- en witgoedzaken	Per 100 m2 BVO	2,9	4,8	6,6	8,5	92%
Woonwarenhuis/ woonwinkel	Per 100 m2 BVO	0,9	1,3	1,4	1,7	91%
Warenhuis (zeer groot)	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	n.v.t.	4,4	4,4	95%
Meubelboulevard/ woonboulevard	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	1,6	2,0	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	3,2	3,7	n.v.t.	94%
Outletcentrum	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	7,8	8,6	9,4	94%

Bouwmarkt	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	1,5	2,0	2,2	87%
Tuincentrum	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	2,0	2,3	2,6	89%

Ontspanning en sport

Functie	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Percentage bezoekers
Bibliotheek	Per 100 m2 BVO	0,2	0,5	0,8	1,1	97%
Museum	Per 100 m2 BVO	0,3	0,5	0,9	n.v.t.	95%
Bioscoop, theaters, schouwburg	Per 100 m2 BVO	2,2	6,9	10,0	12,7	94%
Filmtheater/ filmhuis	Per 100 m2 BVO	1,6	4,2	6,7	8,9	97%
Theater/ schouwburg	Per 100 m2 BVO	5,8	6,4	8,3	10,5	87%
Musicaltheater	Per 100 m2 BVO	2,4	2,9	3,4	4,6	86%
Casino	Per 100 m2 BVO	5,2	5,6	6,0	7,7	86%
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	1,1	1,7	2,3	2,3	89%
Biljart-/ snookercentrum	Per tafel	0,6	0,8	1,1	1,5	87%
Dansstudio	Per 100 m2 BVO	1,0	3,3	4,9	6,9	93%
Fitnessstudio/ sportschool	Per 100 m2 BVO	0,9	2,9	4,2	6,0	87%
Fitnesscentrum	Per 100 m2 BVO	1,2	3,9	5,7	6,9	90%
Sauna, hammam	Per 100 m2 BVO	2,0	4,1	6,1	6,8	99%
Sporthal	Per 100 m2 BVO	1,2	1,8	2,4	3,2	96%
Sportzaal	Per 100 m2 BVO	0,8	1,6	2,4	3,3	94%
Tennishal	Per 100 m2 BVO	0,2	0,3	0,4	0,4	87%
Squashhal	Per 100 m2 BVO	1,5	2,3	2,6	3,1	84%
Zwembad overdekt	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	9,7	10,5	12,3	97%
Zwembad openlucht	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	9,1	11,9	14,8	99%
Sportveld	Per ha. netto terrein	13,0	13,0	13,0	13,0	95%
Stadion	Per zitplaats	0,04	0,04	0,04	n.v.t.	99%
Golfbaan	Per 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	85,6	108,3	98%
Indoorspeeltuin, gemiddeld	Per 100 m2 BVO	0,4	1,2	1,9	2,6	97%
Indoorspeeltuin, groot	Per 100 m2 BVO	1,0	1,8	2,8	3,6	98%
Indoorspeeltuin, zeer groot	Per 100 m2 BVO	2,2	3,1	4,0	4,9	98%
Volkstuin	Per 10 tuinen	n.v.t.	1,1	1,2	1,3	100%

Horeca en verblijfsrecreatie

Functie	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Percentage bezoekers
1* hotel	Per 10 kamers	0,3	0,7	2,2	4,4	77%
2* hotel	Per 10 kamers	1,1	1,9	3,6	6,0	80%
3* hotel	Per 10 kamers	1,5	2,6	4,2	6,3	77%
4* hotel	Per 10 kamers	2,7	4,4	6,3	8,5	73%
5* hotel	Per 10 kamers	4,2	6,8	9,3	11,8	65%
Café/bar/cafetaria	Per 100 m2 BVO	4,0	4,0	5,0	n.v.t.	-
Restaurant	Per 100 m2 BVO	8,0	8,0	12,0	n.v.t.	-
Discotheek	Per 100 m2 BVO	4,1	10,3	16,4	18,8	99%
Evenementenhal/ beursgebouw	Per 100 m2 BVO	3,0	4,0	5,0	n.v.t.	99%

Gezondheidszorg en sociale voorzieningen

Functie	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Percentage bezoekers
Huisartsenpraktijk	Per behandelkamer	1,8	2,2	2,7	3,0	57%
Apotheek	Per apotheek	2,0	2,5	2,9	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk	Per behandelkamer	1,0	1,2	1,5	1,7	57%
Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,0	1,3	1,6	1,9	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,2	1,5	1,8	2,1	38%
Tandartsenpraktijk	Per behandelkamer	1,3	1,7	2,1	2,4	47%
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,3	1,6	1,9	2,2	55%
Ziekenhuis	Per 100 m2 BVO	1,3	1,5	1,6	1,9	29%
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	1,4	1,9	3,0	3,4	37%
Religiegebouw	Per zitplaats	0,1	0,1	0,1	n.v.t.	-

Onderwijs

Functie	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Percentage bezoekers
Kinderdagverblijf (crèche)	Per 100 m2 BVO	0,8	1,0	1,1	1,4	-
Basisonderwijs	Per leslokaal	0,5	0,5	0,5	0,5	-
Middelbare school	Per 100 leerlingen	2,3	3,0	3,3	3,9	11%
ROC	Per 100 leerlingen	3,2	3,8	4,2	4,9	7%
Hogeschool	Per 100 studenten	6,3	6,9	7,5	8,9	72%
Universiteit	Per 100 studenten	9,7	11,5	12,7	14,8	48%
Avondonderwijs	Per 10 studenten	3,0	4,0	5,0	9,5	95%

Bijlage 4. Maximaal acceptabele loopafstanden

Als maat voor de ligging van parkeerplaatsen ten opzichte van een bouwontwikkeling hanteert de gemeente Zeist maximaal acceptabele loopafstanden. Deze loopafstanden zijn afgeleid uit landelijke kencijfers van het CROW. De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte van de parkeerlocatie naar het bestemmingsadres. De loopafstand is de werkelijke loopafstand (dus niet hemelsbreed) van de (entree van een) functie tot de parkeerplaats / entree van een parkeergarage of parkeerterrein.

Fietsparkeren

Type parkeerder	Wonen	Werken	Overige functies
Vaste gebruikers	0 meter (eigen terrein)	0 meter (eigen terrein)	0 meter (eigen terrein)
Bezoekers	50 meter	50 meter	50 meter

De maximale loopafstanden voor fietsparkeerplaatsen zijn voor alle parkeergebieden gelijk.

Autoparkeren

Gebied	Wonen	Werken	Overige functies
A	500 meter	600 meter	300 meter
B	200 meter	400 meter	200 meter
C	200 meter	200 meter	200 meter
D	100 meter	200 meter	100 meter

Bijlage 5. Aanwezigheidspercentages voor auto en fiets

Met onderstaande aanwezigheidspercentages kan worden bepaald welk aandeel van de auto- en fietsparkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende gebruikersgroepen kunnen worden (dubbel) gebruikt. Deze aanwezigheidspercentages zijn afgeleid uit landelijke kencijfers van het CROW.

Functie	Werkdag				Koop-avond	Zaterdag		Zondag-middag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht		Middag	Avond	
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	20%	0%	75%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
Horeca	30%	40%	90%	0%	80%	75%	100%	45%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	30%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal cultureel	10%	40%	100%	0%	100%	60%	90%	25%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	30%	0%	15%	15%	5%	5%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis/ aanleunwoning	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten & bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuis: medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Bijlage 6. Correctiefactor parkeerplaatsen op eigen terrein

Voor de bepaling van de mate waarin parkeren op eigen terrein voor de functie wonen meetelt in het parkeeraanbod wordt onderstaande tabel gebruikt:

Type parkeervoorziening	Theoretisch aantal pp	Berekening aantal pp	Toelichting (maatvoering)
Enkele oprit zonder garage of carport	1	1,0	Diepte oprit \geq 5,5 meter Breedte oprit \geq 3 meter
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Diepte oprit \geq 11 meter Breedte oprit \geq 3 meter
Dubbele (brede) oprit zonder garage	2	2,0	Diepte oprit \geq 5,5 meter Breedte oprit \geq 4,5 meter.
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	/
Garage (niet bij woning)	1	0,5	/
Garage met enkele oprit	2	1,0	Diepte oprit \geq 5,5 meter Breedte oprit \geq 3 meter
Garage met lange oprit	3	1,0	Diepte oprit \geq 11 meter Breedte oprit \geq 3 meter.
Garage met dubbele (brede) oprit	3	2,0	Diepte oprit \geq 5,5 meter Breedte oprit \geq 4,5 meter
Parkeerplaatsen die deel uitmaken van een gebouwde parkeervoorziening of parkeerterrein	1	1,0	/

Bijlage 7. Kwaliteitseisen fietsparkeren

Het gebruik van een fietsparkeervoorziening hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort van die voorziening. Ook de routing binnen de voorziening, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen beïnvloeden het gebruik. De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 291), het Bouwbesluit 2012 (artikel 4.31) en FietsParKeur gaan in op kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen die leidend zijn voor het ontwerp en de inrichting van fietsparkeervoorzieningen bij bouwontwikkelingen in Zeist:

Positionering

Om gebruik van de fiets te stimuleren is de fiets bij voorkeur de eerste vervoerskeuze die gebruikers tegenkomen bij vertrek en kan de fiets op de beste plek staan bij aankomst ten opzichte van andere vervoersmiddelen. Bij voorkeur wordt de fietsparkeervoorziening dicht bij de entree geplaatst dan de parkeerplaatsen voor auto's. Als dat niet mogelijk is, dan moet de fietsparkeervoorziening eenvoudig vindbaar en bereikbaar zijn voor alle gebruikers.

Toegankelijkheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een toegankelijke fietsparkeervoorziening zijn:

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de fietsparkeervoorziening duidelijk zichtbaar en herkenbaar.
- De fietsparkeervoorziening heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
- De afstand mag maximaal circa 50 meter zijn van de fietsparkeervoorziening tot de hoofd-/neven- /personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de fietsparkeervoorziening is bestemd.
- De toegang vanaf de weg naar een fietsparkeervoorziening op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen, scootmobielen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.).
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van maximaal 18%, met een aantrede van 50 cm en een optrede van 9 cm of met een aantrede van 60 cm en een optrede van 10 cm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
- Voor een fietsparkeervoorziening waar ook scooters, bakfietsen, scootmobielen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingpercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen, scootmobielen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden.
- Een gebruiker moet de toegang van een fietsparkeervoorziening gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of kaartlezer.

Inrichting en bruikbaarheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsparkeervoorziening zijn:

- De fietsparkeervoorziening moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- Binnen en vanuit de fietsparkeervoorziening naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kunnen gebruikers vanuit de fietsparkeervoorziening rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de fietsparkeervoorziening.
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een fietsparkeervoorziening openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.

- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de fietsparkeervoorziening kunnen passeren.
- Stallingsystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van FietsParkeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 40 cm.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde fietsparkeervoorziening is 290 cm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 230 cm zijn, omdat dubbellaags rekken ongeschikt zijn voor kinderen.
- De hart op hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingsstelsel op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed.
- De hart op hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 40 cm breed voor zowel onder- als bovenlaag; De gangpaden in de fietsparkeervoorziening zijn minimaal 210 cm breed en een hoofdgang is minimaal 300 cm breed, zowel voor fiets als scooter.
- Een parkeersysteem waarin naast standaard fietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard of scootmobielen kunnen worden gestald.

Bijlage 8. Rekenvoorbeelden

Om de toepassing van onze parkeernormen te illustreren, zijn hierna een aantal rekenvoorbeelden opgenomen.

Rekenvoorbeeld 1 | Toets op dubbelgebruik

Een bouwontwikkeling omvat 800 m² BVO detailhandel met daarboven 4 appartementen van elk 40 m² BVO. De ontwikkeling ligt in gebied B. De normatieve parkeervraag ligt op 20 parkeerplaatsen ($800/100 * 2,1 + 4 \text{ woningen} * 0,6 + 0,2$). Door de mix van deze functies is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Alle parkeerplaatsen zijn uitwisselbaar.

In onderstaande tabel zijn de aanwezigheidspercentages per moment van de week voor de verschillende functies weergegeven. In dit voorbeeld is maar een beperkt aantal meetmomenten opgenomen.

Functie	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag Middag
Bewoners	50%	50%	90%	100%	60%
Bezoekers	10%	20%	80%	0%	100%
Detailhandel	30%	70%	20%	0%	100%

In de volgende tabel is de parkeereis per moment van de week weergegeven:

Functie	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag Middag
Bewoners	1,2	1,2	2,2	2,4	1,4
Bezoekers	0,1	0,2	0,6	0,0	0,8
Detailhandel	5,0	11,8	3,4	0,0	16,8
Totaal	6,3	13,1	6,2	2,4	19,0

Uit dit rekenvoorbeeld volgt de zaterdagmiddag als het maatgevende moment met een parkeereis van 19 autoparkeerplaatsen.

Rekenvoorbeeld 2 | Toepassing saldering

In een bestaand kantoorpand in zone A worden 25 appartementen gerealiseerd. Het gebouw heeft een oppervlakte van 1.500 m² BVO. Voor de nieuwe functie geldt een parkeernorm van 0,6 parkeerplaatsen per woning, plus 0,2 voor bezoek. De parkeervraag van de woningen is 20 parkeerplaatsen (25 * 0,8). De oude functie heeft een parkeernorm van 0,9 per 100 m² BVO. Dit betekent dat voor het kantoor 14 (1.500 / 100 * 0,9) parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn.

De parkeervraag van de huidige functie (kantoor), mag in mindering worden gebracht op de parkeervraag van de toekomstige functie (wonen). Hierbij moet rekening worden gehouden met de verschillen in aanwezigheidspercentages van beide functies:

Functie	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag Middag
Nieuw					
Bewoners	50%	50%	90%	100%	60%
Bezoekers	10%	20%	80%	0%	100%
Oud					
Kantoor	100%	100%	15%	0%	15%

In de volgende tabel is de parkeereis per moment van de week weergegeven:

Functie	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag Middag
Nieuw					
Bewoners	7,5	7,5	13,5	15	9
Bezoekers	0,5	1	4	0	5
Oud					
Kantoor	-14	-14	-2,1	0	-2,1
Parkeereis na saldering	-7	-7	11	15	7

Op de werkdagochtend en -middag neemt de parkeervraag af door de bouwontwikkeling. Op de andere momenten in de week ontstaat een extra parkeervraag. Uit dit rekenvoorbeeld volgt een parkeereis van 15 (extra) parkeerplaatsen voor de nieuwe bouwontwikkeling.

Rekenvoorbeeld 3 | Toepassing mobiliteitscorrectie

Nabij station Den Dolder worden 20 appartementen gerealiseerd met elk een omvang van 80 m² BVO. Hiervoor geldt een totale parkeervraag van 26 parkeerplaatsen ($20 * 1,1 + 0,2$), waarvan 4 parkeerplaatsen voor bezoekers en 22 parkeerplaatsen voor bewoners.

De bouwlocatie ligt binnen een afstand van 150 meter ten opzichte van het station waardoor een mobiliteitscorrectie van 10% wordt toegepast. Na deze correctie komt de parkeereis op 23,4 parkeerplaatsen, waarvan 3,6 voor bezoekers en 19,8 voor bewoners. Er wordt daarnaast voldaan aan de gestelde voorwaarden voor het aanbieden van een deelconcept. Daardoor is een aanvullende mobiliteitscorrectie van 20% op de parkeervraag van bewoners mogelijk. De parkeereis voor deze bouwontwikkeling is dan als volgt:

Functie	Oorspronkelijke parkeereis (na ov-reductie)	Mobiliteitscorrectie	Nieuwe Parkeereis
Woning bewoners	19,8	-20%	15,8
Woning bezoekers	3,6	/	3,6
Totaal	23,4		19,4

De totale parkeereis komt daarmee op 20 parkeerplaatsen. In dit geval worden de parkeerplaatsen exclusief gereserveerd voor bewoners, waardoor dubbelgebruik niet mogelijk is. Als tegenprestatie voor het toepassen van de mobiliteitscorrectie bij de inzet van een deelconcept, moeten 2 parkeerplaatsen voor deelauto's op eigen terrein worden geplaatst. De parkeerplaatsen die nodig zijn voor het parkeren deze deelauto's moet bij de parkeereis worden opgeteld. Voor deze bouwontwikkeling moeten in totaal dus 22 ($20 + 2$) parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Rekenvoorbeeld 4 | Gebruik van bestaande parkeerplaatsen

In gebied A worden 15 woningen gerealiseerd met elk een omvang van 110 m² BVO. Hiervoor geldt een totale parkeervraag van 15 parkeerplaatsen ($15 * 0,8 + 0,2$), waarvan 3 parkeerplaatsen voor bezoekers en 12 parkeerplaatsen voor bewoners. Voor het bezoekersgedeelte geldt in gebied A een vrijstelling en hoeft geen oplossing gezocht te worden. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van de bestaande parkeerplaatsen van de parkeergarages en -terreinen in het centrum van Zeist. Op eigen terrein kunnen fysiek maar 8 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Na goedkeuring van de gemeente Zeist worden de resterende 4 parkeerplaatsen ($12 - 8$) ingevuld door het afnemen van abonnementen in één van de gemeentelijke parkeergarages.

Austerlitz • Bosch en Duin • Den Dolder • Huis ter Heide • Zeist

Gemeente Zeist

Publiekshal, Slotlaan 20, Zeist
Postbus 513, 3700 AM Zeist
Telefoon 14 030

E-mail: zeist@zeist.nl
Website: www.zeist.nl
Twitter: www.twitter.com/gemeentezeist

