



Beleidsregels auto- en fietsparkeren 2023

DISCLAIMER:

Dit document is een concept

Deze beleidsregels zijn nog niet vastgesteld. Dit gebeurt pas na vaststelling van de Parkeervisie door de gemeenteraad.

Er kunnen daarom geen rechten aan dit document worden ontleend.

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Achtergrond	3
1.2	Inwerkingtreding en overgangsrecht.....	3
2	Uitvoering parkeerverplichting.....	4
2.1	Berekening parkeerverplichting.....	5
2.1.1	Stap 1: Gebied en stedelijkheid	5
2.1.2	Stap 2: toepassen parkeernormen	7
2.1.3	Stap 3: Aanwezigheidspercentages dubbelgebruik van auto parkeerplaatsen	8
2.2	Voldoen aan parkeerverplichting.....	9
2.2.1	Stap 4: parkeren oplossen op eigen terrein.....	9
2.2.2	Stap 5: Onderzoek benutten bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte	11
2.2.3	Stap 6: onderzoek realiseren nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte	12
2.3	Vormgeven van autoparkeeroplossing en doelgroep.....	13
2.3.1	Maatvoering autoparkeerplaatsen.....	13
2.4	Fietsparkeren en maatvoering.....	14
2.4.1	Bepalen van de fietsparkeereis.....	14
2.4.2	Vrijstelling van de fietsparkeereis	15
2.4.3	Gemeenschappelijke inpandige fietsenberging bij een woongebouw.....	16
2.5	Mogelijkheden verlagen auto parkeerverplichting	17
2.5.1	Bij extra fietsparkeerruimte, deelmobiliteit en nabij OV	17
2.5.2	Uitsluiten parkeervergunning in gereguleerd gebied.....	19
2.5.3	Zwaarwegend belang	19
	Bijlage 1: gebiedstypering in Zaanstad	21
	Bijlage 2: Definities	22
	Bijlage 3: tabellen parkeernormen auto.....	23
	Bijlage 4: tabellen parkeernormen fiets	24
	Bijlage 5: reductiefactor auto parkeerplaats op eigen terrein.....	25
	Bijlage 6: Stappenplan Parkeren auto	26
	Bijlage 7: Voorwaarden voor een fietsparkeergarage bij wooncomplex	27
	Bijlage 8: Wegwijzer Inrichting Openbare Ruimte Zaanstad -WIORZ	30

1 Inleiding

Het Zaans Mobiliteitsplan (ZMP) stelt dat mobiliteit en ruimte hand in hand moeten gaan om Zaanstad bereikbaar en leefbaar te houden. Er moeten op het gebied van mobiliteit keuzes worden gemaakt. De groei van Zaanstad noodzaakt daartoe. Als Zaanstad ook in 2040 nog bereikbaar, aantrekkelijk en veilig wil zijn, moet meer gebruik van lopen, fietsen en OV gemaakt worden en moet de afhankelijkheid van de auto minder zijn. In het ZMP staan de contouren uitgewerkt voor auto- en fiets parkeren. Als nadere uitwerking van het ZMP is nieuw parkeerbeleid opgesteld.

Met de zonering uit het ZMP doen wij recht aan de verscheidenheid van Zaanstad. De auto zal overal in Zaanstad een plek blijven innemen, de mate waarin verschilt per gebied. Ook de positie van de fiets verschilt per gebied. Dit komt ook tot uitdrukking bij parkeren. De voorgestelde zonering en de nadere invulling van de centra bepalen de mate van sturing die het parkeerbeleid vraagt. Voor elk gebied is de uitdaging om dit op een kwalitatief hoogwaardige en efficiënte manier in te vullen.

Dit document, 'Beleidsregels auto- en fiets parkeren 2023', vervangt de 'uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016'. In voorliggende beleidsregels zijn de diverse instrumenten op het gebied van auto- en fietsparkeren en parkeerregulering met de bijbehorende normen en voorwaarden uitgewerkt.

1.1 Achtergrond

Bij het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen is het doel om deze zo te bepalen dat ze zo veel mogelijk recht doen aan de situatie ter plaatse. Dit betekent dat binnen een gemeente verschillende parkeernormen voor dezelfde functie kunnen gelden.

De toepassing van parkeernormen kent vanuit de gemeente meerdere aanvliegroutes. Een stedenbouwkundige wil in een ruimtelijk ontwerp doorgaans niet al te veel parkeerplaatsen (op maaiveld) realiseren om kwaliteit in de openbare ruimte te bieden. De verkeerskundige wil juist vanuit het oogpunt van bereikbaarheid voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd zien. De planoloog en plantoetsers willen duidelijke en werkbare parkeernormen die transparant toe te passen zijn.

De parkeernormensystematiek moet daarom éénduidig, transparant en toetsbaar zijn. De hoogte van de parkeernormen moet aansluiten op de specifieke situatie in de gemeente Zaanstad en tegelijkertijd toekomstbestendig zijn.

1.2 Inwerkingtreding en overgangsrecht

1. De Beleidsregels auto- en fietsparkeren 2023 treden in werking op de eerste dag na de dagtekening van het Gemeenteblad, waarin dit besluit wordt geplaatst.
2. Als een omgevingsvergunning voor de datum van de inwerkingtreding van beleidsregels auto en fiets parkeren 2023 is ingediend gelden de regels uit het beleid van uitvoeringsnota 2016. Tenzij de nieuwe beleidsregels gunstiger zijn voor de aanvrager van de omgevingsvergunning. In dit geval gelden de beleidsregels auto- en fietsparkeren 2023, in dat geval mogen de nieuwe parkeernormen worden toegepast.
3. Dit document wordt aangeduid als: Beleidsregels auto- en fietsparkeren 2023.
4. De relevante NEN-normen en CROW-publicaties liggen samen met deze beleidsregels ter inzage bij de gemeente.

2 Uitvoering parkeerverplichting

Het is aan de aanvrager van de omgevingsvergunning om de parkeerverplichting inzichtelijk te maken. Op basis van de door de aanvrager aangedragen argumenten en overwegingen toetst de gemeente de vergunningaanvraag. In dit hoofdstuk wordt aan de hand van drie onderdelen in de rekenmethode nadere duiding op de gemeentelijke werkwijze gegeven:

Parkeernormen per functie

In de bijlage is een overzicht opgenomen met de toe te passen parkeernormen. Voor de zones in Zaanstad (zie figuur 1) geldt de parkeernorm als minimum waarde met uitzondering van de zone 'zeer sterk stedelijk- centrum' (zie tabel 1). In de zone 'zeer sterk stedelijk- centrum' hanteren we een maximum parkeernorm; minder parkeerplaatsen realiseren mag, meer parkeerplaatsen niet. Zo houden we grip op de verkeersintensiteiten en door de parkeerregulering voorkomen we uitwijkgedrag naar de directe omgeving. De maximum waarden zijn niet opgenomen, aangezien doorgaans alleen meer parkeerplaatsen gerealiseerd worden als de aanvrager van de omgevingsvergunning verwacht deze parkeerplaatsen daadwerkelijk nodig te hebben. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is het dan verstandig daarin te voorzien en hierop geen maximum te zetten.

Gebruikersdeel en bezoekersdeel

Een parkeernorm is opgebouwd uit een gebruikers- en een bezoekersdeel. In de tabellen waarin de parkeernormen voor de verschillende functies zijn opgenomen, is naast de volledige parkeernorm het aandeel bezoekers (bezoekersdeel) inzichtelijk gemaakt. De parkeerplaatsen, voor zover deze voorzien in de parkeerverplichting van bezoekers, moeten altijd toegankelijk en beschikbaar zijn voor bezoekers. Het is dus niet noodzakelijk dat de parkeercapaciteit voor bezoekers altijd op gemeentelijk terrein moet worden gerealiseerd. Dit kan ook op eigen terrein, al dan niet voorzien van een slagboom. De parkeercapaciteit voor bezoekers kan echter niet in bijvoorbeeld een afgesloten parkeerkelder worden gerealiseerd die niet vrij toegankelijk voor bezoekers is.

Het bepalen van de parkeerplaatsverplichting en de invulling daarvan vindt plaats op basis van onderstaande stappen. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen nieuwbouwplannen, bouwontwikkeling en functiewijziging, verbouw, sloop/nieuwbouw.

- Bij nieuwbouw wordt de parkeerplaatsverplichting berekend aan de hand van de parkeernormentabel auto in bijlage 3.
- Bij functiewijziging, verbouw, sloop/nieuwbouw of uitbreidingsplannen wordt het aantal parkeerplaatsen van de oude functie in mindering gebracht op de nieuwe parkeerplaatsverplichting (zoals berekend aan de hand van de parkeernormentabel in bijlage 3). Dit levert een aanvullende parkeerplaatsverplichting op. Middels een parkeertelling moet worden onderbouwd dat er voldoende parkeerruimte is voor de beoogde ontwikkeling.

De aanvrager dient ten behoeve van de berekening aan te leveren uit welke functies en bijbehorende oppervlakten het plan is opgebouwd. Bij een uitbreiding van een locatie wordt alleen de uitbreiding getoetst. Bij uitbreiding van bebouwing en/of bij een functieverandering is het niet vereist om een eventueel bestaand tekort aan parkeerplaatsen van de bestaande functie te compenseren. Compensatie van een 'bestaand tekort aan parkeercapaciteit' is uiteraard wel toegestaan.

Het bepalen van de parkeerplaatsverplichting en de invulling van deze verplichting vindt plaats op basis van de stappen in hoofdstuk 2. Het volgens deze systematiek benodigde aantal parkeerplaatsen wordt naar boven afgerond tot een volledige parkeerplaats.

BELEIDSREGEL 1:

Bij een bouwontwikkeling of functiewijziging, verbouw en sloop/nieuwbouw hoeft alleen te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkeling

BELEIDSREGEL 2:

De parkeerverplichting bij functiewijziging, verbouw en sloop/nieuwbouw wordt bepaald door de parkeervraag van de meest recente legale functie af te trekken van de parkeervraag van de nieuwe functie (salderen)

De gemeente Zaanstad hanteert de onderstaande aanpak voor salderen:

- Bij functiewijziging waarbij het pand blijft staan, geldt geen aanvullende parkeerverplichting als uit een parkeerbalans blijkt dat de parkeervraag die bij de nieuwe functie hoort, op alle momenten in de week lager of gelijk is aan de parkeervraag van de oude functie. In de parkeerbalans moet worden uitgegaan van de vigerende parkeernormen en met de aanwezigheidspercentages van de nieuwe en de oude functie (= de maatgevende momenten). In dit geval hoeft er bij een functieverandering dus geen extra parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.
- Als de parkeerbehoefte van de nieuwe functie één of meerdere momenten hoger is dan die van de bestaande functie, dan moet het verschil aan parkeerplaatsen tussen beide extra worden aangelegd op eigen terrein. Als dit niet kan, dan dient de initiatiefnemer een onderzoek door een verkeerskundig adviesbureau met ervaring op het gebied van parkeertellingen, uit te laten voeren. Het onderzoeksgebied, het aantal tellingen en de momenten waarop wordt geteld, moeten vooraf in overleg met de gemeente worden vastgesteld. Het parkeeronderzoek dient om aan te tonen dat binnen een redelijke loopafstand (zie tabel 3) de parkeerdruk in de openbare ruimte op de maatgevende momenten, met toevoeging van de ontwikkeling, onder de 90% blijft.
- Als het gebouw of terrein waar de beoogde ontwikkeling is voorzien niet meer in gebruik is, dan beschouwen we de parkeerbehoefte van de huidige situatie als 0. Kortom, in een dergelijk geval zal volledig in de parkeerbehoefte van de nieuwe functie moeten worden voorzien.

2.1 Berekening parkeerverplichting

2.1.1 Stap 1: Gebied en stedelijkheid

Welke parkeernormen er voor een gebied gelden is onder andere afhankelijk van de stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km²), kortweg OAD van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In een gebied met een hoge OAD is het aanbod - en de kwaliteit – van andere vervoerswijzen over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Daarom worden in een gebied met een hoge stedelijkheidsgraad lagere parkeernormen toegepast. Daarnaast kan een onderscheid worden gemaakt naar de stedelijke zone (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied) van een gemeente.

De gemeente Zaanstad valt qua stedelijkheidsgraad -in zijn geheel- in de categorie ‘sterk stedelijk’. Niet elk gebied heeft echter deze stedelijkheidsgraad. Binnen de gemeente Zaanstad betekent dit dat de meeste kernen stedelijk zijn, de kern Zaandam is zeer sterk stedelijk. De lintbebouwing, de kleine kernen, de bedrijventerreinen en het buitengebied zijn matig stedelijk.

Dit resulteert voor de Gemeente Zaanstad in 7 zones met verschillende kenmerken (zie onderstaande tabel 1). Deze typeringen zijn overeenkomstig de CROW- publicatie en bijbehorende parkeernormen, zie Bijlage 3.

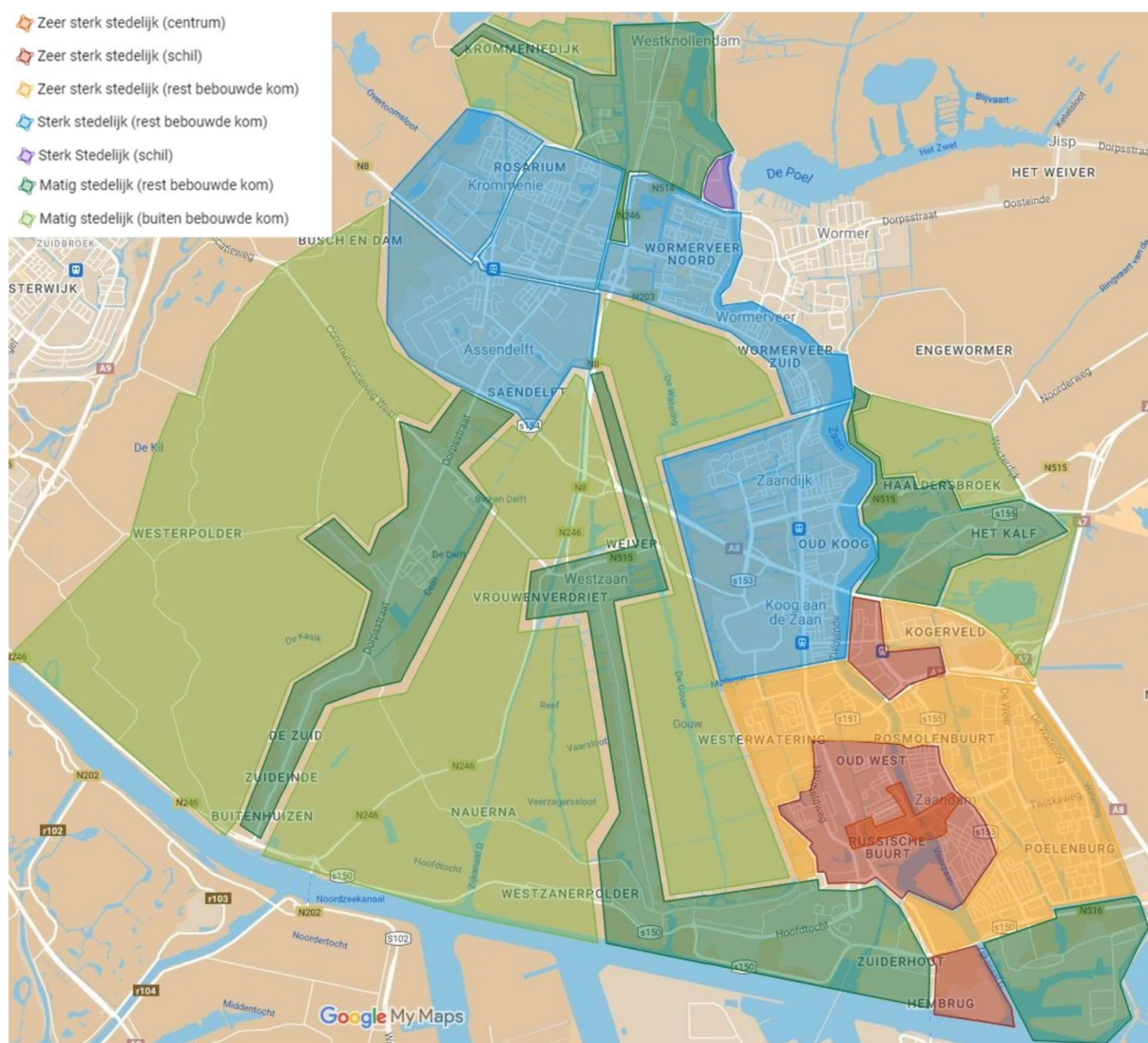
Stedelijkheid	Stedelijke zone	Norm
Zeer Sterk stedelijk	Centrum	Maximum
Zeer Sterk stedelijk	Schil Centrum	Minimum
Zeer sterk stedelijk	Rest bebouwde kom	Minimum
Sterk stedelijk	Schil centrum	Minimum
Sterk stedelijk	Rest bebouwde kom:	Minimum
Matig stedelijk	Rest bebouwde kom	Minimum
Matig stedelijk	Buitengebied	Minimum

Tabel 1 Overzicht stedelijkheidsgraad, stedelijke zones en norm

Bij het bepalen van deze zones voor de parkeernormen is uitgegaan van logisch afgebakende gebieden met duidelijke grenzen. De gebieden zijn weergegeven in figuur 1. De actuele situatie is te vinden op [ZaanAtlas \(zaanstad.nl\)](https://zaanatlas.zaanstad.nl) onder ‘Verkeer’ en ‘Parkeernormenkaart 2024’.

BELEIDSREGEL 3:

Bij het bepalen van de parkeerverplichting wordt gebruik gemaakt van de gebiedsindeling zoals weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: gebiedsindeling voor parkeernormen gemeente Zaanstad

2.1.2 Stap 2: toepassen parkeernormen

De gemeente Zaanstad heeft een divers karakter van stedelijke, dorpse en landelijke kenmerken. Dit uit zich in het autobezit. Dit is in de gemeente Zaanstad 0,9 particuliere personenauto's per huishouden (2020)¹. Binnen de gemeente zie je verschillen: van 0,8 in Zaandam centrum tot 1,2 in Assendelft. Het Nederlands gemiddelde is 1,1 particuliere personenauto's per huishouden.

De gemeente Zaanstad hanteert de meest recente publicatie over parkeerkencijfers van het CROW als basis. Op het moment van publicatie van deze beleidsregels auto- en fietsparkeren betekent dit de 'publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren van het CROW, december 2018'. Dit zijn op de praktijk gebaseerde kencijfers, die een inschatting geven van de werkelijk te verwachten toekomstige parkeerverplichting. Deze parkeerkencijfers moeten als basis worden gebruikt om het benodigde parkeeraanbod/behoefte te onderbouwen.

¹ [Autobezit per huishouden, januari 2020 \(cbs.nl\)](https://www.cbs.nl/nl-nl/statistiek/autobezit-per-huishouden)

Op basis van deze publicatie 381 van het CROW is een lijst met gemeentelijke parkeernormen opgesteld. De gemeente werkt met 'vaste parkeernormen' (zonder bandbreedte). Dit biedt duidelijkheid voor alle betrokkenen.

Bij de realisatie van nieuwe functies is het belangrijk om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen. In deze beleidsregels zijn alleen de voor gemeente Zaanstad relevante en meest voorkomende functies opgenomen (zie tabellen in Bijlage 3 voor auto en Bijlage 4 voor fiets). Bij de toepassing van parkeernormen voor functies die niet zijn opgenomen in deze beleidsregels, dient gebruik te worden gemaakt van het minimum van de kencijfers zoals beschreven in publicatie 381 van het CROW. In meeste gebieden geldt de parkeernorm als minimum (meer mag, minder niet). In zone 'zeer sterk stedelijk – centrum' is dit echter een maximum (minder mag, meer niet).

De keuze voor het minimum per kencijfer en een maximum in Zaandam centrum komt voort uit het huidige autobezit en onze ambitie om duurzame mobiliteitsvormen (lopen, fietsen en openbaar vervoer) te stimuleren en om efficiënt om te gaan met de beschikbare ruimte.

BELEIDSREGEL 4:

Bij het bepalen van de parkeerverplichting wordt gebruik gemaakt van de parkeernormen zoals opgenomen in bijlage 3. Voor functies die niet zijn opgenomen dient gebruik te worden gemaakt van het minimum van de kencijfers zoals beschreven in publicatie 381 van het CROW

2.1.3 Stap 3: Aanwezigheidspercentages dubbelgebruik van auto parkeerplaatsen

Als binnen een ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, dan kan bij de parkeerverplichting rekening worden gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Bij meerdere functies kan er namelijk sprake zijn van een verschillend patroon van tijden waarop gebruikers (inwoners, bezoekers, werknemers) aanwezig zijn. Zo is de parkeerdruk bij woningen bijvoorbeeld vooral 's avonds en 's nachts hoog. Overdag ligt de aanwezigheid lager, omdat een deel van de inwoners met de auto naar het werk gaat. Dit biedt mogelijkheden om andere functies (bijvoorbeeld een kantoor) deze ruimte te laten benutten. Zo kan dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvinden. Door dubbelgebruik kan de parkeerverplichting naar beneden worden bijgesteld. Voorwaarde is dat de initiatiefnemer dit onderbouwt met een parkeerbalans.

Het berekenen van de mate van dubbelgebruik geschiedt op basis van onderstaande aanwezigheidspercentages voor maatgevende momenten. Voor functies die niet vermeld staan in onderstaande tabel dient een zo goed mogelijke inschatting te worden gemaakt van de aanwezigheid op basis van een vergelijkbare functie (horeca bijvoorbeeld op basis van bioscoop), of worden uitgegaan van (door de initiatiefnemer aan te leveren) ervaringscijfers van een vergelijkbaar project elders in het land.

BELEIDSREGEL 5:

Bij het bepalen van de parkeerverplichting wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in tabel 2

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
sportfunctie buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
verpleeghuis/serviceflat	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten/bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
ziekenhuismedewerkers	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%

Tabel 2 Aanwezigheidspercentage t.b.v. berekening dubbelgebruik (bron CROW Publicatie 381)

2.2 Voldoen aan parkeerverplichting

2.2.1 Stap 4: parkeren oplossen op eigen terrein

Een initiatiefnemer van een plan is verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeerruimte. Voor iedere nieuwe ontwikkeling geldt dat het geen parkeerproblemen mag veroorzaken in de omgeving. Dit betekent dat de initiatiefnemer ervoor zorgdraagt dat er voldoende parkeerruimte ten behoeve van de ontwikkeling wordt gerealiseerd. Dit dient op eigen terrein te worden opgelost.

Met het begrip “parkeren op eigen terrein” wordt bedoeld: “ruimte voor parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, passend binnen het vigerende bestemmingsplan en de vigerende bestemming.” De op eigen terrein te realiseren parkeervoorzieningen dienen te voldoen aan de maatvoering volgens het WIOZ, zie alinea 2.3.1 ‘maatvoering parkeerplaatsen (auto)’.

Als er maximaal één extra parkeerplaats moet worden gerealiseerd, dan hoeft men geen parkeerplaats te realiseren. Op deze wijze wordt bereikt dat voor bouwplannen met een kleine verkeersaantrekkende werking (bijvoorbeeld de aanbouw van een serre) geen ontheffing hoeft te worden verleend. De grenswaarde is 1,0 (één) parkeerplaatsen. Bij meer dan 1,0 (één) parkeerplaats is geen vrijstelling mogelijk.

Geen parkeervergunning bij nieuwbouw in gereguleerd gebied

Als we de stad bereikbaar willen houden voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer én auto's, blijft er minder ruimte over voor parkeren op straat. Daarom is een belangrijk uitgangspunt in betaald parkeren gebied dat bij nieuwbouw, bewoners en werknemers géén parkeervergunning krijgen.

Parkeerplekken komen in of onder het nieuwe gebouw, op eigen terrein, of worden gereserveerd in bestaande, nabijgelegen parkeergarages. Hiermee creëren we vooraf duidelijkheid naar projectontwikkelaars en potentiële bewoners (of bedrijven) die zich oriënteren op een nieuwbouwproject.

De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor communicatie van het al dan niet beschikbaar zijn van parkeerplaatsen op eigen terrein richting toekomstige bewoners en gebruikers.

Bij het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsverplichting op eigen terrein (ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch, financieel) dient de aanvrager dit bij de aanvraag van de omgevingsvergunning aan te tonen. Deze inspanningsverplichting betekent het aantonen dat het fysiek aanleggen van parkeerplaatsen in geen enkele vorm mogelijk is zonder dat dit het functioneren belemmert.

BELEIDSREGEL 6:

Het realiseren van parkeerplaatsen bij ontwikkelingen moet op eigen terrein plaatsvinden (conform bijlage 3), tenzij de aanvrager aantoont dat dit ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch of financieel niet haalbaar is.

Woningsplitsing

Ook na een woningsplitsing dienen er voldoende parkeerplaatsen te zijn. Extra parkeerplaatsen dienen op eigen terrein te worden gerealiseerd, conform het beleid opgenomen in deze beleidsregels. Indien en voor zover er niet voldaan kan worden aan de parkeernormen, verleend/vergund het college een ontheffing/afwijking met inachtneming van het volgende.

- Als wordt aangetoond dat de realisatie van parkeergelegenheid op eigen terrein niet mogelijk is, dan is parkeren in de openbare ruimte mogelijk. Dit kan echter alleen als er nog voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. Als grens van de beschikbare parkeercapaciteit wordt een bezettingspercentage van 90% gehanteerd. De aanvrager van de omgevingsvergunning moet dus middels een parkeertelling aantonen dat er in de directe omgeving voldoende alternatieve vrije parkeergelegenheid is.

In betaald parkeren gebied wordt bij splitsing van een woning geen extra parkeervergunning afgegeven. In het parkeervergunningsstelsel van de gemeente Zaanstad worden bij het toekennen van de nieuwe huisnummers deze uitgesloten van het verkrijgen van een vergunning.

Wonen boven winkels

Dit geldt alleen voor het centrum (zie figuur 1). Het gaat om wonen boven winkels, kantoren, horeca, detailhandel en commerciële functies. De parkeerbehoefte voor bezoekers hoeft niet te worden ingevuld door de ontwikkelaar. Bezoekers kunnen terecht in de openbare parkeergelegenheden. Hier hoeft dus alleen het bewonersdeel (=parkeernorm minus bezoekersdeel) te worden gerealiseerd (zie bijlage 3). De bewoners komen niet in aanmerking voor een bewonersvergunning.

BELEIDSREGEL 7:

De in bijlage 3 opgenomen parkeernormen zijn opgebouwd uit een gebruikers- en een bezoekersdeel. Het bezoekersdeel is relevant als de parkeervoorziening van een functie op eigen terrein wordt gerealiseerd en niet openbaar toegankelijk is. Het bezoekersdeel dient namelijk altijd openbaar toegankelijk te zijn.

Rekenwaarde parkeerplaatsen bij woningen (auto)

Voornamelijk bij woningen blijkt in de praktijk dat bijvoorbeeld een garage(box) niet altijd wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte. Aangezien hier bij de parkeernormen geen rekening mee wordt gehouden, kan parkeeroverlast ontstaan. Parkeerplaatsen in een garage(box), oprit of carport bij woningen worden daarom niet als volwaardige parkeerplaats meegeteld. In bijlage 5 is aangegeven in welke mate een parkeerplaats voor de functie wonen meetelt aan de aanbodzijde.

2.2.2 Stap 5: Onderzoek benutten bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Vanuit het principe ‘eerst benutten dan bouwen’ is het mogelijk dat vrijstelling op het realiseren van (een deel van) het benodigde parkeeraanbod kan worden verleend als in de omgeving op acceptabele loopafstand in de nodige parkeerruimte wordt voorzien.

Een initiatief mag niet leiden tot (toename van) een parkeertekort in de openbare ruimte. Het kan echter voorkomen dat er in de openbare ruimte op loopafstand een restcapaciteit bestaat, waarvan gebruik gemaakt kan worden om de parkeervraag op te vangen. Een initiatiefnemer kan de gemeente verzoeken geen parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, maar gebruik te maken van restcapaciteit in de openbare ruimte. In deze situatie krijgt de initiatiefnemer geen exclusief gebruiks- of eigendomsrecht.

Als er bijvoorbeeld in de omgeving parkeerplaatsen voorhanden zijn die ooit zijn aangelegd voor een doel of functie die niet meer bestaat of als er sprake is van overcapaciteit aan parkeerruimte, is te onderzoeken of deze ruimte mag worden meegeteld bij de parkeerverplichting voor het initiatief. Dit is alleen mogelijk als de parkeerdruk in de openbare ruimte op het maatgevende moment, met toevoeging van de ontwikkeling, onder 90% blijft

Of deze ruimte er is, dient te blijken uit een door de initiatiefnemer aan te leveren representatief parkeeronderzoek. Een representatief onderzoek betreft een door een objectieve partij (bij voorkeur een verkeerskundig adviesbureau) uitgevoerde parkeerdrukmeting op verschillende momenten, dagen en tijden (buiten vakantieperiode) en zeker tijdens periodes wanneer aanspraak gedaan gaat worden door de nieuwe ontwikkeling op de parkeercapaciteit.

Als binnen 5 jaar ontwikkelingen worden verwacht, die de bezettingsgraad van het betreffende gebied beïnvloeden, moet daarmee ook rekening worden gehouden. De wijze van onderzoek moet vooraf met de gemeente worden afgestemd. De bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen in de omgeving wordt door de gemeente getoetst bij het verzoek om afwijking van (een deel van) de parkeerverplichting.

Wat een acceptabele loopafstand is, wordt beoordeeld bij de aanvraag omgevingsvergunning en is afhankelijk van de functie en haar gebruikers, het specifieke gebied waar het bouwplan gerealiseerd

wordt en een aantal ruimtelijke aspecten aan een looproute zoals sociale veiligheid, aantrekkelijkheid et cetera. De richtlijnen van het CROW voor acceptabele loopafstanden worden hierbij als leidraad gebruikt en zijn weergegeven in onderstaande tabel. Deze afstanden gelden voor de kortste looproute over de openbare weg van ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of ingang van de parkeervoorziening.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter (1,0 – 1,5 minuten) Voor bezoekers: 250 meter
Winkelen	400 meter (5 minuten)
Werken	500 meter (6 minuten)
Sport, cultuur, ontspanning	400 meter (5 minuten)
Horeca en recreatie	400 meter (5 minuten)
Gezondheidszorg	100 meter (1,0 – 1,5 minuten)
Onderwijs (docenten)	500 meter (6 minuten)
Onderwijs (leerlingen)	100 meter (1,0 – 1,5 minuten)

Tabel 3 Richtlijn loopafstanden (op basis van het CROW Publicatie 381)

De parkeertellingen ten tijde van toetsing mogen niet ouder zijn dan twee jaar. Indien er ander ontwikkelingen zijn geweest die gebruik hebben gemaakt van de openbare ruimte dan is altijd een nieuwe parkeertelling vereist.

2.2.3 Stap 6: onderzoek realiseren nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte

De ingediende parkeerbalans wordt door de gemeente gecontroleerd, zowel op de juiste toepasbaarheid van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages, als op de afwijkingsgronden van parkeren op eigen terrein. Wanneer de mogelijkheid niet aanwezig is om de parkeerverplichting op te vangen met bestaande parkeerplaatsen, kan worden onderzocht of er mogelijkheden zijn om extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen. Bij het bepalen van een eventuele locatie moet rekening gehouden worden met:

- De loopafstanden zoals geformuleerd in bovenstaande tabel.
- De kwaliteit van de omgeving. De aanleg van extra parkeerplaatsen mag niet ten koste gaan van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de omgeving. Er dient altijd een integrale afweging gemaakt te worden met bijvoorbeeld het ruimtelijk- en groenbeleid en de Gemeentelijke Omgevingsvisie.

Het college van B&W gaat alleen akkoord met deze mogelijkheid op basis van de volgende criteria:

1. De parkeerplaats kan ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch worden aangelegd. Maatgevend hierbij is onder andere de verkeersveiligheid en eventuele hinder die dit op kan leveren voor andere weggebruikers.
2. De gemeente wil deze ruimte niet als reserve houden voor het opvangen van al bestaande parkeertekorten of andere doeleinden.

3. Er vindt een ruimtelijke afweging plaats ten aanzien van de plaats en de hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen in bijvoorbeeld een groenvoorziening.

De kosten die gemoeid zijn met de aanleg van deze parkeerplaatsen worden volledig gefinancierd door de initiatiefnemer. Dit zal door een (realisatie)overeenkomst tussen de gemeente en de aanvrager moeten worden geregeld. De parkeerplaatsen zijn openbaar – er geldt dus geen alleenrecht voor de initiatiefnemer.

2.3 Vormgeven van autoparkeeroplossing en doelgroep

Bij de vormgeving van de parkeeroplossing dient altijd rekening te worden gehouden met de doelgroep die van deze parkeerplaatsen gebruik gaat maken. Hoewel de gemeente Zaanstad plannen toetst op voldoende parkeergelegenheid (in aantal) voor auto's en fietsen en de bruikbaarheid daarvan, zijn ook andere elementen van belang die er voor zorgen dat sprake is van een duurzame parkeeroplossing. Zo kan een ontwikkeling soms vragen om voorzieningen voor laden en lossen. Daarnaast is sinds 10 maart 2020 aan het Bouwbesluit een passage toegevoegd met eisen om in parkeervoorzieningen laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen aan te leggen en de parkeervoorziening hierop voor te bereiden. Aanvullend op deze eisen zal bij de toetsing op een duurzame parkeeroplossing afhankelijk van de ontwikkeling ook worden gekeken naar bijvoorbeeld:

- Gehandicaptenparkeerplaatsen:
 - De richtlijn is dat bij openbare gebouwen, functies die voor gehandicapten toegankelijk zijn en aangepaste woningen tenminste één (1) gehandicaptenparkeerplaats gerealiseerd wordt, zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van een gebouw(maximale afstand tot de ingang 50 meter).
 - Bij publieke voorzieningen is de richtlijn dat tenminste 5% van de parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaatsen ingericht zijn (maximale afstand tot de ingang 100 meter).
 - Bij een groot openbaar parkeerterrein of openbare parkeergarage is de richtlijn dat per 50 gewone parkeerplaatsen 1 gehandicaptenparkeerplaats wordt gerealiseerd (2% van de parkeercapaciteit).
- Gereserveerde parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen, bijvoorbeeld voor bewoners, deelauto's, artsen en dergelijke. Bij gereserveerde parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen verminderen de mogelijkheden voor dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen.
- Ruimte voor 'buitenmodel' fietsen, zoals bakfietsen, scooters en bromfietsen en voldoende oplaadpunten voor elektrische (brom)fietsen

2.3.1 Maatvoering autoparkeerplaatsen

Naast het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door de gemeente beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. Voor maatvoering van het parkeren in de openbare ruimte wordt verwezen naar de Wegwijzer Inrichting Openbare Ruimte Zaanstad (WIORZ- meest recente versie). De passages uit de WIORZ die voor parkeren van belang zijn, zijn opgenomen in bijlage 8. Aanvullend hierop kan de meest recente versie van de CROW-publicatie 'ASVV: aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde

kom' gebruikt worden voor de toetsing van de maatvoering van individuele parkeerplaatsen. Voor de toetsing op parkeerplaatsen in (gebouwde) parkeervoorzieningen en parkeerterreinen wordt verwezen naar de (meeste recente versie van de) NEN-normering 2443: 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages'. Uiteraard dienen de parkeerplaatsen ook bereikbaar te zijn. Bij twijfel moet dit met behulp van rijcurves inzichtelijk worden gemaakt. Ook daarbij gelden de richtlijnen uit ASVV en NEN 2443.

2.4 Fietsparkeren en maatvoering

Naast de noodzaak om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's, is het belangrijk om ook te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor fietsen voor zowel bewoners als bezoekers.

Het Bouwbesluit (artikel 4.31) verplicht bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen op te bergen. Voor niet-woonfuncties is geen verplichting opgenomen in het bouwbesluit.

Het CROW heeft richtlijnen opgesteld voor fietsparkeren bij verschillende functies (CROW, maart 2020 2). Bij het bepalen van de fietsparkeereis bij nieuwe ontwikkelingen van niet-woonfuncties wordt gebruik gemaakt van de fietsparkeernormen zoals opgenomen in Bijlage 4.

2.4.1 Bepalen van de fietsparkeereis

De fietsparkeernorm wordt gebruikt om het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen te berekenen bij nieuwe ontwikkelingen, de fietsparkeereis. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de fietsparkeernorm. De uitkomst hiervan wordt naar boven afgerond. Bij de fietsparkeernormen is, in tegenstelling tot parkeernormen voor auto's, geen apart deel voor bezoekers opgenomen.

Bij nieuwbouwplannen wordt enkel naar de behoefte van de nieuwe functie gekeken op basis van het programma en de ligging in stad. Bij verbouwplannen worden de nieuwe en oude fietsparkeerbehoefte gesaldeerd. De fietsparkeerbehoefte van de oude functie wordt hierbij afgetrokken van de fietsparkeerbehoefte van de nieuwe functie.

De normen opgenomen in de tabellen gelden voor functies waarvan het te verwachten fietsgebruik groot is en daarmee een duidelijke impact heeft op de openbare ruimte. Het is mogelijk dat voor een bepaalde functie geen specifieke norm is vastgesteld. Voor deze functies gelden dan ook geen fietsparkeernormen. Dit laat onverlet dat een aanvrager wel zorg moet dragen voor het realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen.

Dubbelgebruik

Net als bij de autoparkeernormen, mag rekening gehouden worden met dubbelgebruik van de fietsparkeerplaatsen als binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd onder de voorwaarde dat de fietsparkeerplaatsen redelijkerwijs door alle gebruikers van het plan gebruikt

² <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsparkeerkencijfers-2019>

kunnen worden (qua openbaarheid en ligging). De percentages voor dubbelgebruik voor de auto (zie tabel 2) kunnen ook gebruikt worden voor de fiets.

Oplossen op eigen terrein

De fietsparkeerplaatsen dienen op openbaar toegankelijk eigen terrein gerealiseerd te worden, met uitzondering van fietsparkeerplaatsen voor personeel. Deze fietsparkeervoorziening hoeft niet openbaar toegankelijk te zijn.

De fietsparkeerplaatsen dienen te voldoen aan de kwaliteitseisen van Fietsparkeur en de vigerende CROW-richtlijnen. Verder geldt dat de fietsenstalling logisch en overzichtelijk moet zijn ingedeeld, er binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming een logische, snelle en eenvoudige routing is (bij voorkeur binnendoor) en de sociaal veiligheid is gewaarborgd door een goede indeling en verlichting (bij voorkeur daglichttoetreding).

Daarnaast dienen fietsparkeervoorzieningen zichtbaar en herkenbaar te liggen aan de aanvoerroute en zoveel mogelijk aan te sluiten bij het 'natuurlijke' gedrag van de fietser om de fiets zo dicht mogelijk bij de bestemming te kunnen stallen. Om los parkeren van fietsen op straat te voorkomen heeft een gelijkvloerse (centrale) fietsvoorziening de voorkeur boven een ongelijkvloerse fietsvoorziening.

2.4.2 Vrijstelling van de fietsparkeereis

In het centrum is voldoende fietsparkeergelegenheid voor bezoekers aan het centrum. Voor ontwikkelingen met uitzondering van: wonen, scholen, ziekenhuizen en kantoren en functies met een grote bezoekersaantrekkende werking (in tabellen aangegeven met 'grote aantallen') passen we geen fietsparkeernorm toe.

Ontwikkelingen buiten het centrum krijgen, met uitzondering van: wonen, kamerverhuur, scholen en ziekenhuizen vrijstelling wanneer het een ontwikkeling betreft met een fietsparkeereis van maximaal 5 fietsparkeerplaatsen. Het gaat hierbij veelal om kleine ontwikkelingen (uitbreidingen van bestaande situaties) met minimale impact op de openbare ruimte. Bijvoorbeeld uitbreiding van een supermarkt met 150 m² bvo.

Het te realiseren aantal fietsparkeerplaatsen kan worden teruggebracht als er sprake is van een locatie waar het feitelijk onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de fietsparkeereis te voldoen. Van belang is dat bij afwijkingen van de fietsparkeereis de noodzaak en de verschillende effecten zorgvuldig worden afgewogen.

Fietsparkeerplaatsen niet op eigen terrein:

Het te realiseren aantal fietsparkeerplaatsen kan op een andere locatie worden gerealiseerd indien sprake is van een ontwikkellocatie waarbij de openbare ruimte wordt mee ontwikkeld en het ruimtelijk of financieel onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de fietsparkeereis te voldoen. De fietsparkevraag kan dan op acceptabele loopafstand van de ontwikkeling en in openbaar toegankelijk gebied alsnog worden gerealiseerd. Hierbij houden we rekening met de karakteristieken van de wijk. Bij afwijking van het realiseren van fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein wordt als

eis gesteld dat geen hinder voor voetgangers en voertuigen wordt gecreëerd en dat de fietsparkeervoorzieningen logisch worden ingericht voor de gebruiker.

Elektrische fiets, buitenmaatse fietsen en brommers/scooters:

Het gebruik van de elektrische fiets, buitenmaatse fietsen (waaronder de bakfiets) en (elektrische) scooters en scootmobielen neemt toe. We stellen echter geen normen voor het percentage fietsklemmen dat bij een ontwikkeling moet voldoende aan elektrisch fietsgebruik, gebruik van buitenmaatse fietsen en scooters/brommers. Het is aan de ontwikkelende partij om een inschatting te maken van het aantal klemmen dat geschikt moet zijn voor elektrisch fietsgebruik, gebruik van bakfietsen en brommers/scooters. Hiermee behouden we flexibiliteit en kunnen we inspelen op de meest recente wensen en eisen. Bij functies waarbij men voor de bedrijfsvoering afhankelijk is van scooters, brommers en andere vervoersmiddelen (afhalen en bezorgen) moet wel hiervoor een deel gereserveerd worden.

2.4.3 Gemeenschappelijke inpandige fietsenberging bij een woongebouw

De gemeente Zaanstad stelt voor fietsparkeergarages diverse voorwaarden. Deze gaan over een gezamenlijke fietsenstalling. In bijlage 7 zijn alle voorwaarden voor een gezamenlijke fietsenstalling beschreven. Het Bouwbesluit stelt in artikel 4.31, lid 1, voor woningen een individuele fietsenberging verplicht van 5 m².

In dit artikel wordt toegelicht hoe een gemeenschappelijke inpandige fietsenstalling -in combinatie met een inpandige berging- zodanig kan worden ingericht dat dit door de gemeente Zaanstad als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Bouwbesluit wordt beschouwd. Een aantal aspecten is hierbij van belang: het aantal fietsplekken per woning, de eisen aan de inpandige berging in de woning, de bereikbaarheid en het beheer van de gemeenschappelijke fietsenberging.

Aantal fietsplekken

Het aantal fietsplekken per woning moet voldoen aan het onderstaande schema. Het schema heeft alleen betrekking op de eigen plekken niet op de bezoekersplekken. Het is toegestaan om dubbele fietsenrekken toe te passen. Er dienen echter wel altijd twee plekken per woning in een laag rek beschikbaar te zijn. Als slechts één plek per woning is vereist, dan dient deze in een laag rek beschikbaar te zijn.

Gebruiksoppervlakte woning (m2)	Aantal plekken in fietsenrek	Benodigde interne berging (m2)
< 50	2	n.v.t.
>50 - 75	3	2,7
>75	4	2,7

Aangezien de toelichting van het Bouwbesluit stelt dat een fietsenberging ook bedoeld is voor het opbergen van spullen, moet er bij woningen groter dan 50m² een berging van 2,7 m² in de woning worden gerealiseerd.

Makkelijke bereikbaarheid inpandige fietsenberging

Fietsenbergingen worden bij nieuwbouw doorgaans inpandig gerealiseerd, waarbij men lange gangen en meerdere deuren door moet om deze te bereiken. De slechte bereikbaarheid en toegankelijkheid van deze bergingen is vaak reden voor bewoners om hun fietsen buiten (op straat) te parkeren. De bereikbaarheid van de inpandige stalling is daarom een voorwaarde voor het toestaan van de gemeenschappelijke fietsenberging.

De bereikbaarheid is een samenspel van een aantal factoren. Bij een bouwplan waarbij men aanspraak wil maken op deze gelijkwaardigheid dient bij de aanvraag van een omgevingsvergunning daarom een onderbouwing te worden gevoegd ten aanzien van de bereikbaarheid. Onderstaande aspecten dienen hierbij in ieder geval aan de orde te komen:

- de berging is vanaf de weg bereikbaar via maximaal 1 deur,
- er zitten elektronische sloten op de deuren naar de fietsenberging,
- de berging is gelegen op maaiveld niveau,
- al het hoogteverschil wordt overbrugd door een hellingbaan.
- Er moet ruimte zijn voor bijvoorbeeld bakfietsen, fietsen met kratjes, fatbikes etc

Bij een gemeenschappelijke fietsenberging is een goed beheer van belang. De aanvrager moet aantonen dat:

- privaatrechtelijk is vastgelegd dat ieder appartement het aantal plekken krijgt toegewezen conform bovenstaande tabel,
- er afspraken over gebruik en beheer in het huishoudelijke reglement worden opgenomen.

2.5 Mogelijkheden verlagen auto parkeerverplichting

Het parkeernormenbeleid van de gemeente Zaanstad is erop gericht dat voor een goede ruimtelijke ordening bij ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor auto's en fietsen, zodat een goede parkeersituatie is geborgd. Het uitgangspunt is dat parkeren binnen het uitgeefbare gebied wordt opgelost. In deze paragraaf wordt ingegaan op de afwijkingsmogelijkheden wanneer dit niet in voldoende mate mogelijk is, zonder dat parkeeroverlast voor de omgeving ontstaat. Daarbij is het mogelijk om meerdere afwijkingsgronden te combineren als meerdere situaties van toepassing zijn op een ontwikkeling.

2.5.1 Bij extra fietsparkeerruimte, deelmobiliteit en nabij OV

Voor ruimtelijke ontwikkelingen die een duurzaam karakter hebben is het mogelijk maatwerk in de parkeernormen aan te brengen. Dit geldt voor gebiedsontwikkelingen en lokale initiatieven met 20 of meer woningen / appartementen, niet voor kleine particuliere initiatieven. Maatwerk kan door in de ontwikkeling duurzame vormen van mobiliteit en fietsparkeren mee te nemen:

- Extra fietsparkeerruimte: als een ontwikkeling voorziet in extra fietsparkeervoorzieningen, dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen met maximaal 10% worden verlaagd – in de verhouding tien extra fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. Deze extra fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor langparkeerders (bewoners, werkers, studenten);

- Deelauto's: als bij een woningontwikkeling structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's op eigen terrein ter beschikking worden gesteld (aan te tonen middels een overeenkomst), dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen met maximaal 20% worden verlaagd in de verhouding één autodeelparkeerplaats in plaats van vijf gewone autoparkeerplaatsen. Een parkeerplaats voor een deelauto vervangt dus vijf reguliere autoparkeerplaatsen (de parkeerverplichting wordt dus per deelautoplaats met 4 parkeerplaatsen verlaagd);
- OV: maximaal 15% reductie bij ontwikkelingen op maximaal 350 meter loopafstand van een intercitystation;
- OV: maximaal 10% reductie bij ontwikkelingen op maximaal 250 meter loopafstand van een ander treinstation of een andere HOV-halte.

De bijzondere vrijstellingen mogen niet bij elkaar worden opgeteld. Er geldt dus een maximale reductie.

Maximale reductie:

- voor maximaal 20% van het bewonersdeel van de parkeervraag van woningen mogelijk in gereguleerd gebied;
- voor maximaal 10% van het bewonersdeel van de parkeervraag van woningen mogelijk in niet-gereguleerd gebied binnen de bebouwde kom. Aan het inzetten van deelauto's worden geen consequenties verbonden voor het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen.

Deze beperking geldt omdat het niet gewenst is dat de volledige parkeerplaatsverplichting wordt ingevuld door deelauto's en de parkeerdruk in de omgeving alsnog toeneemt omdat bewoners niet op eigen terrein terecht kunnen.

Belangrijk bij het verlagen van de parkeerverplichting is dat zolang er in het betreffende gebied geen vorm van parkeerregulering is ingevoerd, de maximaal te verkrijgen korting afhankelijk is van de onderbouwing van de ontwikkelaar. Deze moet het gebruik van alternatieven voor de privéauto onderbouwen aan de hand van onder andere de locatie van de ontwikkeling (nabijheid voorzieningen en OV), de doelgroep (jongeren/gezinnen/ouderen) en welke vormen van deelmobiliteit worden toegepast. Afhankelijk van de kwaliteit van het plan kan door de gemeente een korting worden gegeven van maximaal 10% in niet gereguleerd gebied. Hierbij is belangrijk dat de ruimte die wordt bespaard op het parkeren wordt gebruikt om extra kwaliteit toe te voegen aan de woonomgeving.

De reductie geldt overigens niet voor het bezoekersdeel van de parkeernorm van woningen (zie CROW-publicatie 381 voor aandeel bezoek) en voor niet-woonfuncties.

Rekenvoorbeeld: als het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen voor bewoners (dus niet bezoekersdeel) 100 parkeerplaatsen bedraagt, dan kan deze in gereguleerd gebied middels bovenstaande mogelijkheden worden gereduceerd tot 80 parkeerplaatsen (maximaal -20%). Dit betekent een reductie van 20 parkeerplaatsen. Hiervoor moeten 4 deelauto's worden geplaatst. Dit betekent dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen 84 stuks bedraagt.

2.5.2 Uitsluiten parkeervergunning in gereguleerd gebied

Een aanvrager van een omgevingsvergunning kan om ontheffing van de parkeerverplichting verzoeken in combinatie met het uitsluiten van het betreffende adres van parkeervergunningen.

Deze ontheffing is uiteraard alleen mogelijk bij ontwikkelingen in het gebied met betaald parkeren. Praktisch gezien geldt daarbij als uitgangspunt dat de ontwikkeling minimaal op 250 meter van de grens van het gebied met betaald parkeren moet liggen. Dit om ongewenst uitwijkgedrag naar de parkeerplaatsen waar gratis geparkeerd kan worden, te voorkomen.

De ontwikkelaar heeft de verantwoordelijkheid om bewoners/gebruikers te wijzen op het feit dat zij niet in aanmerking komen voor vergunningen. Wanneer de ontwikkelaar aangeeft akkoord te gaan met de uitsluiting van parkeervergunningen, kan het college ontheffing verstrekken van de parkeereis. Voor het bezoekersdeel van de parkeernorm wordt geen ontheffing verleend.

2.5.3 Zwaarwegend belang

Het College van Burgemeester en Wethouders kan in bijzondere gevallen op individuele gronden en in het geval van een bijzonder gemeentelijk belang, besluiten om af te wijken van de vigerende parkeerregels/normen. Het is mogelijk dat een planontwikkeling gerealiseerd wordt, zonder dat aan de parkeernorm wordt voldaan.

Wanneer een aanvrager afdoende onderbouwt dat het benodigde parkeeraanbod niet (volledig) binnen het uitgeefbare gebied gerealiseerd kan worden en het blijkt niet mogelijk parkeerplaatsen elders te benutten of te realiseren, is het mogelijk om bij zwaarwegende belangen af te wijken van de eis om een parkeeroplossing te bieden voor de gehele parkeerverplichting. Dit speelt bijvoorbeeld wanneer het onmogelijk of onwenselijk is om parkeerplaatsen binnen het uitgeefbare gebied te realiseren vanwege:

- de ontsluiting van het bouwplan;
- overwegingen van verkeersveiligheid;
- toepassing van andere wettelijke kaders.

De initiatiefnemer moet zijn aanvraag voor een omgevingsvergunning in dat geval voorzien van een onderbouwing van de noodzaak om af te wijken, de effecten die dit (eventueel) heeft op de omgeving en hoe hij participatie (informerende van burens/omgeving) heeft toegepast. Omdat het van belang is dat bij afwijkingen de noodzaak en de effecten zorgvuldig worden afgewogen, dienen alle afwijkingen op basis van zwaarwegend belang voldoende gemotiveerd ter besluitvorming te worden voorgelegd aan het College van Burgemeester en Wethouders.

Wanneer door de initiatiefnemer afdoende kan worden onderbouwd dat de parkeerverplichting van de ontwikkeling voor een langere periode (15 jaar) lager ligt dan berekend met de parkeernorm, kan hiervan worden afgeweken. Hierbij dient de initiatiefnemer te onderbouwen dat:

- de doelgroep wezenlijk anders is dan het gemiddelde gedrag;
- een lagere parkeerverplichting wordt verwacht.

Bij het opstellen van deze onderbouwing kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van zijn reeds eerder opgestelde business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van deze plannen is reeds aandacht besteed aan de specifieke bezoekersdoelgroep, formule, verwachte bezoekersaantallen en verzorgingsgebied. Deze gegevens kunnen worden gebruikt bij de onderbouwing van de parkeerverplichting. Van belang blijft dat de parkeeroplossing passend is bij de ontwikkeling en dat dit niet leidt tot mogelijke parkeeroverlast in de omgeving. Deze onderbouwing dient aan het College van Burgemeester en Wethouders ter besluitvorming te worden voorgelegd.

CONCEPT

Bijlage 1: gebiedstyperingen in Zaanstad

- Centra met hoog stedelijke kwaliteit (A+ en A)

A+ en A zijn de centrumgebieden, zowel in Zaandam (A+) als in de andere kernen (A). Centraal in deze zones staat de ruimtelijke kwaliteit en belevingswaarde. Prioriteit wordt gegeven aan de voetganger en fiets. De auto is welkom, maar wordt in de A+-zone zoveel mogelijk aan de randen opgevangen. In de A-zone is parkeren binnen het gebied mogelijk, maar wordt parkeren aan de randen voor bezoekers aantrekkelijker gemaakt. Het gebied is goed bereikbaar met OV. Deelmobiliteit wordt in deze zones aangeboden en is op korte afstand beschikbaar. Parkeren is gereguleerd. Schone en slimme stadslogistiek – met hubs in de omgeving – is nodig om de leefbaarheid te vergroten.

- Stedelijk wonen en werken (B+ en B)

In de B+ en B-zone zijn de afstanden wat langer. De rol van de fietser is daarmee van meer belang dan die van de voetganger. De positie van de auto in de mobiliteitsmix is hier belangrijker dan in de A+ en A-zone, maar het is belangrijk een goede balans hierin te vinden. In de B+-zone zijn alternatieven voor de auto nu al aanwezig. De opgave is om deelmobiliteit overal in een straal van 300 meter beschikbaar te hebben. Parkeren is op de langere termijn in de B+-zone gereguleerd. Dit gebeurt echter stap voor stap, aansluitend op ruimtelijke interventies of andere ontwikkelingen die leiden tot een hogere parkeer- of verkeersdruk.

- Buitenstedelijk woon- en werkgebied (C)

In de C-zone blijft de auto belangrijk. Deelmobiliteit is mogelijk, maar mag op grotere afstand beschikbaar zijn. Parkeren is niet gereguleerd. In linten en kleine kernen is het aanbieden van goed OV lastig, maar we blijven ernaar streven dat er in ieder geval een vorm van OV beschikbaar is. Van groot belang zijn fietsverbindingen met de kernen binnen en buiten Zaanstad.

Bij de bedrijventerreinen (die ook vallen binnen de C-zone) ligt de opgave om ketenmobiliteit te bevorderen. De bedrijventerreinen kennen een sterke autoafhankelijkheid. Hier zetten we in op behoorlijk OV in de spitsen en de aanwezigheid van goede fietsvoorzieningen. En uiteraard is de bereikbaarheid voor goederenvervoer hier optimaal, waar mogelijk ook via water. De bedrijventerreinen vormen dan ook (bouw-)logistieke hubs voor de andere zones.

Bijlage 2: Definities

- Acceptabele loopafstand: de kortste looproute over de openbare weg van ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of ingang van de parkeervoorzieningen.
- Parkeerplaats: de minimaal benodigde ruimte om een auto te parkeren conform NEN 2443 (parkeergarages en parkeerterreinen).
- Bestaande functie: de laatst (legaal) vergunde situatie
- BVO / bruto vloeroppervlakte: de oppervlakte van één of meerdere ruimten van een vastgoedobject gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek overeenkomstig NEN 2580.
- CROW: onafhankelijk kennisinstituut op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer. CROW ontwikkelt onder andere kencijfers op het gebied van verkeersgeneratie en fietsparkeren.
- Dubbelgebruik: bij dubbelgebruik wordt dezelfde autoparkeerplaats gebruikt voor verschillende functies. De autoparkeerplaats moet dan altijd vrij toegankelijk zijn voor de gebruikers van deze functies. Volledig dubbelgebruik is alleen mogelijk als het maatgevende moment waarop de parkeerbehoefte het grootst is, niet samenvalt voor de verschillende functies.
- Eigen terrein: het bouwoppervlak waarop de ontwikkeling wordt gerealiseerd, daaronder begrepen het daarbij behorende terrein dat als parkeerterrein is bestemd.
- Maatgevende moment: het moment waarop de parkeerbehoefte van verschillende functies binnen een ontwikkeling het hoogst is.
- Parkeerkencijfer: een op de praktijk gebaseerd cijfer van de verwachte parkeerbehoefte.
- Parkeernorm: het aantal parkeerplaatsen dat voor een functie gerealiseerd moet worden, uitgedrukt in een aantal per eenheid, bijvoorbeeld een oppervlakte-eenheid.
- Parkeerverplichting: het aantal na saldering te realiseren autoparkeerplaatsen ten behoeve van een ontwikkeling.
- Salderen: het berekenen van de parkeerverplichting op basis van het verschil tussen de parkeervraag in de nieuwe situatie en de parkeervraag in de oude situatie (voor en na het realiseren van een ontwikkeling, rekening houdend met aanwezigheidspercentages van de oude en nieuwe functie.
- Sociale huur: woningen waar bij het aangaan van de huurovereenkomst de huur niet hoger is dan de sociale huurgrens. In 2023 ligt deze grens op €808,- per maand.

Bijlage 3: tabellen parkeernormen auto

Na vaststelling van de Parkeervisie worden de te hanteren parkeernormen toegevoegd aan dit document. De te hanteren parkeernormen volgen de meeste recente CROW-kengetallen (CROW publicatie 381 of daarop volgend).

CONCEPT

Bijlage 4: tabellen parkeernormen fiets

Na vaststelling van de Parkeervisie worden de te hanteren parkeernormen toegevoegd aan dit document. De te hanteren parkeernormen volgen de meeste recente CROW-kengetallen (CROW publicatie 381 of daarop volgend).

CONCEPT

Bijlage 5: reductiefactor auto parkeerplaats op eigen terrein

Parkeerplaatsen op eigen terrein worden bij nieuwe woningen niet altijd volledig meegerekend in de gerealiseerde parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden immers ook voor andere doeleinden gebruikt dan parkeren van auto's. De mate waarin parkeren op eigen terrein wordt meegerekend (afhankelijk van de parkeervoorziening) is opgenomen in onderstaande tabel.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal
Enkele oprit zonder garage	1	0,8
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5
Garage met enkele oprit	2	1,0
Garage met lange oprit	3	1,3
Garage met dubbele oprit	3	1,8

Een parkeervoorziening moet binnen de gemeente Zaanstad voldoen aan de volgende fysieke maatvoering):

- Een enkele oprit zonder garage is minimaal 5 meter lang en minimaal 3,2 meter breed (bij voorkeur 3,5 m breedte)
- Een dubbele oprit zonder garage is minimaal 5,5 meter breed (bij voorkeur 5,9 m breedte)
- Een oprit met garage is minimaal 6,0 meter lang en minimaal 3,2 meter breed (bij voorkeur 3,5 m breedte)
- Een dubbele oprit met garage is minimaal 6,0 meter lang en minimaal 5,5 meter breed (bij voorkeur 5,9 m breedte)
- Een garage is minimaal 5,5 meter lang en minimaal 2,85 meter breed (bij voorkeur 3,0 m breed);

Ook moet de situering zodanig zijn dat het veilig in- en uitrijden is gewaarborgd.

Bijlage 6: Stappenplan Parkeren auto

Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning toetst de gemeente Zaanstad de parkeerverplichting aan het Stappenplan Parkeren. Een aanvraag dient alle onderdelen van het Stappenplan te behandelen.

1. Middels een parkeerbalans moet inzichtelijk worden gemaakt hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn voor de beoogde ontwikkeling. De bepaling van het aantal parkeerplaatsen vindt plaats aan de hand van in de beleidsregels opgenomen parkeernormen.
 - Voor functies die niet staan vermeld in de beleidsregels dient te worden uitgegaan van de CROW-kengetallen en de systematiek zoals beschreven in de beleidsregels.
 - Wanneer bij een functie geen parkeernorm is opgenomen, dan wordt gekeken of voor de betreffende functie de parkeernorm van het meest vergelijkbare gebied kan worden gebruikt of voor de betreffende functie een parkeernorm van een vergelijkbare functie kan worden gebruikt.
 - Als dit niet mogelijk is, dan dient de aanvrager, op basis van ervaringen bij vergelijkbare ontwikkelingen, aan te tonen welke parkeernorm toepasbaar. De gemeente beoordeelt de onderbouwing en bepaalt of deze toereikend is.
2. Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging ook de parkeerbehoefte van de bestaande, te vervallen, functies wordt bepaald op basis van de parkeernormen in de beleidsregels of nog beter middels een parkeertelling op de maatgevende momenten.
3. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw. Voor de berekening hiervan wordt uitgegaan van de bij de gemeente laatst bekende, legale situatie van het pand. De berekening van het aantal parkeerplaatsen vindt op dezelfde wijze plaats als bij punt 1.
4. Gaan er door het plan al bestaande parkeerplaatsen (al dan niet op eigen terrein) verloren? Zo ja, dan dienen deze op eigen terrein te worden gecompenseerd. Dit geldt ook voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte die verloren gaan ten gevolge van de realisatie van bijvoorbeeld een inritconstructie.
5. Het aantal benodigde parkeerplaatsen min de eventueel huidige parkeerbehoefte van de bestaande situatie, plus het aantal parkeerplaatsen dat verloren gaat, geeft aan hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor het plan.
6. Worden er voldoende parkeerplaatsen aangelegd op eigen terrein?
 - Zo ja, dan kunt u de aanvraag indienen
 - Zo nee, dan dient te worden nagegaan of het mogelijk is om dusdanige maatregelen te treffen, dat alsnog aan de parkeernorm kan worden voldaan. Hierbij kan worden gedacht aan het herinrichten van de onbebouwde ruimte bij het plan of aanpassingen aan het plan. Als dit niet tot de mogelijkheden behoort, dient te worden gemotiveerd waarom dit niet mogelijk is.
7. Als het niet mogelijk is om aan de parkeernorm te voldoen, dan dient te worden nagegaan of er sprake is van bijzondere omstandigheden.

Bijlage 7: Voorwaarden voor een fietsparkeergarage bij wooncomplex

Ligging fietsenstalling

De loopafstand van de bestemming naar de fietsenstalling moet zo kort mogelijk zijn:

- De Loopafstand van de toegangsdeur van het gebouw naar de fietsenstalling voor bewoners bedraagt maximaal 25 meter (gelijkwaardigheid);
- Er dient een rechtstreekse toegang (trapopgang/lift) naar de woningen te zijn vanuit de fietsenstallingen voor bewoners;
- Of het bezoekers parkeren van de woningen inpandig of in de openbare ruimte kan is maatwerk en moet overleg worden met verschillende disciplines van de gemeente Zaanstad. Als de voorkeur van de ontwikkelaar ligt bij parkeren in de openbare ruimte moet dit zijn afgestemd vóór de bouwvergunning.

Voor de fietsenstalling voor bezoekers en personeel gelden andere eisen:

- De loopafstand van de fietsentree van de fietsenstalling is maximaal 75m tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van het gebouw;
- De interne loopafstand van de fietsentree naar de fiets is maximaal 75m;
- De interne loopafstand van de fiets naar de woning en/of stijgpunt (lift of trap) is maximaal 75m in de schilwijk of het restgebied;
- De interne loopafstand van de fiets naar de woning en/of stijgpunt (lift of trap) is maximaal 150m in het centrum.

De fietsenstalling is gemakkelijker en sneller te bereiken dan de autoparkeerplaats, om het fietsgebruik aan te moedigen. De fietsenstalling:

- Licht op een logische aanrijroute voor fietsers;
- Wordt goed aangeduid;
- De route in en vanuit de fietsenstalling naar de functies waarvoor de stalling bedoeld is, is logisch, snel en eenvoudig;
- Vanuit de openbare ruimte zijn alle entrees naar de fietsenstalling zichtbaar ('s avonds en 's nachts verlicht) en herkenbaar;
- Vanuit de fietsenstalling moet men rechtstreeks (liefst binnendoor) kunnen lopen naar de bestemming;
- Bij gebruik van meerdere doelgroepen (bewoners, personeel en bezoekers) moet de fietsenstalling afgescheiden worden per doelgroep. Personeel mag geen toegang hebben tot het woongedeelte, bewoners en bezoekers mogen geen toegang krijgen tot het personeelsgedeelte;
- De fietsenstalling voor bewoners moet altijd afgesloten kunnen worden;
- Is drempelloos bereikbaar.
- Is gescheiden van het autoverkeer;
- de fietsparkeervoorziening is in een aparte ruimte dan het autoparkeren ondergebracht;
- Er moeten oplaadmogelijkheden zijn voor elektrische fietsen. Zijn hier aantallen/percentages van bekend?

Toegankelijkheid fietsenstalling

De fietsenstalling wordt bij voorkeur op maaiveld gerealiseerd. Dit is het makkelijkste te bereiken. Er mag maximaal 1 niveau hoogteverschil (maximaal 3,5 meter) overbrugd worden vanaf de begane grond. Het deel van de fietsenstalling dat ondergronds wordt aangelegd, moet goed bereikbaar zijn.

Het niveauverschil kan overbrugd worden door middel van een hellingbaan, een luie trap met fietsgoten en een lift met hellingbaan en/of trap. Als het fiets en autoparkeren over meerdere lagen is verdeeld dan is het fietsparkeren op niveau 0 en het auto parkeren op +1 of -1.

Hellingbaan

Als fietsers een helling moeten op of afgaan om de fietsenstalling te bereiken, hanteren we onderstaande richtlijnen:

- Maximaal hellingspercentage is 3%. Voor hoogteverschillen kleiner dan 2,50 m kan uitzonderlijk een helling tot maximaal 10% worden toegestaan;
- Breedte helling: Kleine fietsenstalling (<75 stallingen): minimum 2 m. Grote fietsenstalling (>75 stallingen): minimum 2,5 m. Afhankelijk van de gebruiksintensiteit van de fietsenstalling kan gevraagd worden om de helling nog breder te maken.

Een helling voor fietsers wordt afgescheiden van een helling voor auto's om de veiligheid van de fietsers te verzekeren en om schade te voorkomen. Bovendien is een maximale hellingsgraad die voor auto's aanvaardbaar is, niet haalbaar voor fietsers.

	Max hellingspercentage	Minimale breedte helling (meters)
Kleine fietsenstalling	3%	2,00
Grote fietsenstalling	3%	2,50

Luie trap met fietsgoot

Voor een luie trap met fietsgoot gelden de volgende richtlijnen:

- De maximale hellinghoek is 18% (10 graden) met een aantrede van 50 cm en optrede van 9 cm (of 60 cm en 10 cm). Hoe intensiever het gebruik, hoe minder steil de trap;
- De hellinghoek is maximaal 25% indien gebruik wordt gemaakt van een velocomfort fietsgoot met ondersteuning. Hierbij dient 1 onderbreking in de trap aanwezig te zijn per 2 meter hoogteverschil;
- Maximaal totaal te overbruggen hoogte: 3,5 m met minstens 1 onderbreking per 2 m niveauverschil;
- Goten aan beiden kanten van de trap hebben de voorkeur;
- De goot dient breed genoeg te zijn zodat alle standaard types fietsbanden erin passen (minimaal 6 cm);
- De minimale afstand tussen het midden van de goot en de muur bedraagt 40 cm;
- Breedte trap (exclusief de goten): Kleine fietsenstalling: min. 2,00m;
- Grote fietsenstalling: min. 2,50 m. Afhankelijk van de grootte en de gebruiksintensiteit van de stalling kan vanwege een betere doorstroming gevraagd worden om een bredere trap te voorzien met bijvoorbeeld een bijkomende goot in het midden van de trap;
- De fietsgoten bedoeld om fietsen naar beneden te geleiden dienen bij voorkeur te worden voorzien van borstels;
- Mechanische ondersteuning voor het op- en afgaan van de trap met een fiets aan de hand is een meerwaarde en kan de toegankelijkheid van de fietsenstalling vergroten.

Fietslift

Om de bereikbaarheid van een ondergrondse fietsenstalling te vergroten, kan het een optie zijn om aanvullend op de fietshelling of de luie trap met fietsgoot een fietslift te installeren.

De minimale afmetingen zijn 1,40 m x 2,40 m (diagonaal 2,75 m) met een deuropening van 1,30 m x 2,10 m. (2 standaardfietsen en 2 personen).

Maatvoering fietsparkeergarage:

De vormgeving van de fietsparkeervoorziening voldoet aan de aanbevelingen van het CROW in de Leidraad fietsparkeren, publicatie 291. Het toepassen van een hoog/laag systeem is toegestaan, mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Per woning moeten ten minste twee fiets-parkeerplaatsen in een standaard - of hoog-laag fietsparkeersysteem of in de onderste laag van een dubbellaags fietsparkeersysteem worden geplaatst;
- Minimaal 50% van de bezoekersfietsparkeerplaatsen moeten in een standaard - of hoog-laag fietsparkeersysteem of in de onderste laag van een dubbellaags fiets-parkeersysteem worden geplaatst.
- Voor seniorenwoningen geldt dat alle fietsenrekken op één niveau zijn;
- De minimale plafond hoogte is 2,90 meter.

Afwijkende/ bijzondere fietsen

Voor het stallen van bijzondere fietsen hanteert de gemeente Zaanstad de volgende randvoorwaarden:

- Minimaal 10% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor bakfietsen, snor-, bromfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten.
- Minimaal 25% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen, zoals fietsen met kratjes of fietstassen.
- Afwijkende fietsen mogen in een apart fietsparkeervak geplaatst worden. De fietsvakken voor afwijkende maten (bakfietsen, snor-, bromfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten) zijn minimaal 1,0m x 2,0m.
- Bij elk rek moet de mogelijkheid zijn een installatie aan te leggen om elektrisch te kunnen laden. Let hierbij op de geldende milieu- en bouwvoorschriften voldoen, waaronder eisen aan de veiligheid (brand), aan installaties (ventilatie van rookgassen) en aan de kwaliteit van de vloerafwerking (vloeistofdichtheid).

Beheer fietsenstalling:

Het beheer van een gemeenschappelijke fietsenberging voldoet minimaal aan de volgende voorwaarden:

- Privaatrechtelijk is vastgelegd dat ieder appartement het aantal fietsplekken heeft conform het vigerende beleid, gekoppeld aan de woningen;
- Het huishoudelijke reglement bevat bij ingebruikname afspraken over gebruik en beheer;
- De fietsplekken zijn genummerd met de huisnummers van de woningen waartoe ze behoren;
- De toegewezen fietsplekken van een woning liggen bij elkaar en er zijn per woning ten minste twee plekken in een laag rek;
- De fietsplekken zijn overzichtelijk worden geclusterd en afgesloten;
- Een gemeenschappelijke fietsenberging omvat de fietsplekken voor maximaal 100 woningen.

Bijlage 8: Wegwijzer Inrichting Openbare Ruimte Zaanstad -WIORZ

Dit onderdeel volgt. Nog over te nemen, belangrijkste punten uit WIORZ, laatste versie.

CONCEPT