



Beleidsregels

Auto- en fietsparkeren 2024

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Achtergrond	3
1.2	Juridisch kader, inwerkingtreding en overgangsregeling	3
2	Uitvoering parkeerverplichting	4
2.1	Berekening parkeerverplichting - auto	6
2.1.1	Gebied en stedelijkheid	6
2.1.2	Toepassen parkeernormen	7
2.1.3	Aanwezigheidspercentages dubbelgebruik van auto parkeerplaatsen	8
2.2	Voldoen aan parkeerverplichting - auto	9
2.2.1	Parkeren oplossen op eigen terrein	9
2.2.2	Afwijking beleid alleen met besluit College van B&W	12
2.3	Mogelijkheden verlagen parkeerverplichting - auto.....	14
2.3.1	Bij extra fietsparkeerruimte, deelmobiliteit en nabij OV.....	14
2.3.2	Uitsluiten parkeervergunning in gereguleerd gebied	15
2.3.3	Zwaarwegend belang.....	16
2.4	Vormgeven van autoparkeeroplossing en doelgroep	17
2.4.1	Maatvoering autoparkeerplaatsen.....	17
2.5	Parkeereis en berging - fiets	18
2.5.1	Bepalen van de fietsparkeereis voor niet-woonfuncties	18
2.5.2	Vrijstelling van de fietsparkeereis voor niet-woonfuncties	19
2.5.3	Gemeenschappelijke inbandige fietsenberging bij een woongebouw.....	20
	Bijlage 1: Zaans mobiliteitsplan - gebiedstyperingen in Zaanstad.....	22
	Bijlage 2: definities.....	23
	Bijlage 3: tabellen parkeernormen auto	24
	Bijlage 4: tabellen parkeernormen fiets	36
	Bijlage 5: reductiefactor auto parkeerplaats op eigen terrein	40
	Bijlage 6: hulpmiddel voor initiatiefnemer Stappenplan Parkeren auto – met voorbeeldberekening.....	41
	Bijlage 7: voorwaarden voor een fietsparkeergarage bij wooncomplex	45

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 openbaar vervoer 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 2024 Gemeente Zaanstad' – hierna benoemd als 'Beleidsregels auto- en fiets parkeren 2024', vervangt de 'Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016'. In voorliggend document zijn de diverse instrumenten op het gebied van auto- en fietsparkeren en parkeerregulering met de bijbehorende normen en voorwaarden uitgewerkt, waarbij specifiek voor autoparkeren acht beleidsregels zijn opgenomen als bedoeld in artikel 4.81 Awb.

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 aanliegroutes. 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 Juridisch kader, inwerkingtreding en overgangsregeling

1. Artikel 4:81 Awb bepaalt dat een bestuursorgaan, zoals een college van B&W, beleidsregels kan vaststellen over een hem toekomende of onder zijn verantwoordelijkheid uitgeoefende, of door hem gedelegeerde bevoegdheid. Deze beleidsregels worden vastgesteld door het College van B&W als ook actualisatie en wijzigingen ervan.
2. Het college van B&W geeft met de 'Beleidsregels auto- en fietsparkeren 2024 Gemeente Zaanstad' invulling aan de bevoegdheid om op grond van artikel 5.1, lid 1 onder a en artikel 5.8 Omgevingswet een vergunning te verlenen voor een omgevingsplanactiviteit.
3. De 'Beleidsregels auto- en fietsparkeren 2024 Gemeente Zaanstad' treden in werking op de eerste dag na de dagtekening van het Gemeenteblad, waarin dit besluit wordt geplaatst.

4. Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen een lange doorlooptijd hebben. Voor duidelijkheid en rechtszekerheid richting initiatiefnemers en belanghebbenden is er een overgangsregeling voor 'lopende ontwikkelingen' die zijn gestart voor het onder punt 3 genoemde moment van inwerkingtreding. Onder 'lopende ontwikkelingen' worden verstaan:
 - a. ontwikkelingen waarvoor reeds een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend;
 - b. Een aanvraag omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit die uiterlijk binnen één jaar na de datum van de aanvraag omgevingstafel wordt ingediend en waarbij de aanvraag omgevingstafel positief is afgerond. De aanvraag omgevingstafel moet zijn ingediend voor inwerkingtreding van dit parkeerbeleid, en op dat moment de intaketafel positief hebben doorlopen en voldoen aan de vereisten voor behandeling op Omgevingstafel 1;
 - c. een intentie-, samenwerkings-, of anterieure overeenkomst is afgesloten;
 - d. ontwikkelingen waarvoor het college van B&W een ontwerpbesluit voor inspraak heeft vrijgegeven in de vorm van een op het projectgericht ruimtelijk kader of ruimtelijk ontwerp (bijvoorbeeld een Stedenbouwkundig programma van eisen, Programma van eisen voor de fysieke leefomgeving, Stedenbouwkundig plan, omgevingsplan of daaraan gelijk te stellen kaders).Lopende ontwikkelingen worden, na inwerkingtreding van de 'Beleidsregels auto- en fietsparkeren 2024 Gemeente Zaanstad', getoetst aan de regels die gelden uit het beleid van Uitvoeringsnota 2016. Uitzondering geldt voor situaties waarin de initiatiefnemer expliciet verzoekt om te toetsen aan de 'Beleidsregels auto- en fietsparkeren 2024 Gemeente Zaanstad'.
5. Dit document wordt aangeduid als: Beleidsregels auto- en fietsparkeren 2024 Gemeente Zaanstad.
6. De relevante NEN-normen en CROW-publicaties met deze beleidsregels zijn opvraagbaar en liggen 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 de gemeente Zaanstad dient de parkeerverplichting die behoort bij de ontwikkeling op eigen terrein opgelost te worden. In dit hoofdstuk wordt een nadere duiding op de gemeentelijke werkwijze gegeven:

Parkeernormen per functie

In bijlage 3 en 4 is een overzicht opgenomen met de toe te passen parkeernormen voor auto en fiets. Voor de parkeernorm zones in Zaanstad (zie figuur 1) geldt de parkeernorm als minimumwaarde 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 maximumwaardes 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 evenwichtige toedeling van functies aan locaties is het dan verstandig te voorzien in de benodigde parkeerplaatsen 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 openbaar toegankelijk en beschikbaar zijn voor bezoekers. Deze parkeerverplichting voor bezoekers dient op eigen terrein/ kavel gerealiseerd te worden, al dan niet voorzien van een slagboom. De parkeerplaatsen voor bezoekers kunnen bijvoorbeeld niet in een afgesloten parkeerkelder worden gerealiseerd, die niet vrij toegankelijk voor bezoekers is. Het is in principe niet mogelijk dat de parkeerplaatsen voor bezoekers op gemeentelijk terrein worden gerealiseerd.

Salderen

Salderen is 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). Bij het bepalen van de parkeerverplichting en de invulling daarvan wordt onderscheid gemaakt tussen nieuwbouwplannen, bouwontwikkeling en functiewijziging, verbouw, sloop/nieuwbouw.

- Bij nieuwbouw wordt de parkeerverplichting berekend aan de hand van de parkeernormtabel 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 parkeerverplichting (zoals berekend aan de hand van de parkeernormtabel in bijlage 3). Dit levert een aanvullende parkeerverplichting op.

De aanvrager dient ten behoeve van de berekening aan te leveren uit welke functies en bijbehorende eenheden (bv oppervlakten) het plan is opgebouwd. Bij een uitbreiding van een locatie met behoud van functie 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.

In bijlage 6 is een stappenplan opgenomen voor het bepalen van de parkeerverplichting en de invulling van deze verplichting. Het volgens deze systematiek benodigde aantal parkeerplaatsen wordt naar boven afgerond tot een volledige parkeerplaats. Dus als uit de berekening bijvoorbeeld 4,1 parkeerplaats volgt dan wordt dit afgerond naar 5 parkeerplaatsen.

BELEIDSREGEL 1:

Bij een bouwontwikkeling of functiewijziging, verbouw en sloop/nieuwbouw hoeft alleen te worden voorzien in de extra parkeervraag 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 (grootst gemeten) verschil aan parkeerplaatsen tussen beide extra worden aangelegd.
- Als het gebouw of terrein waar de beoogde ontwikkeling is voorzien langer dan 5 jaar 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 - auto

2.1.1 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.

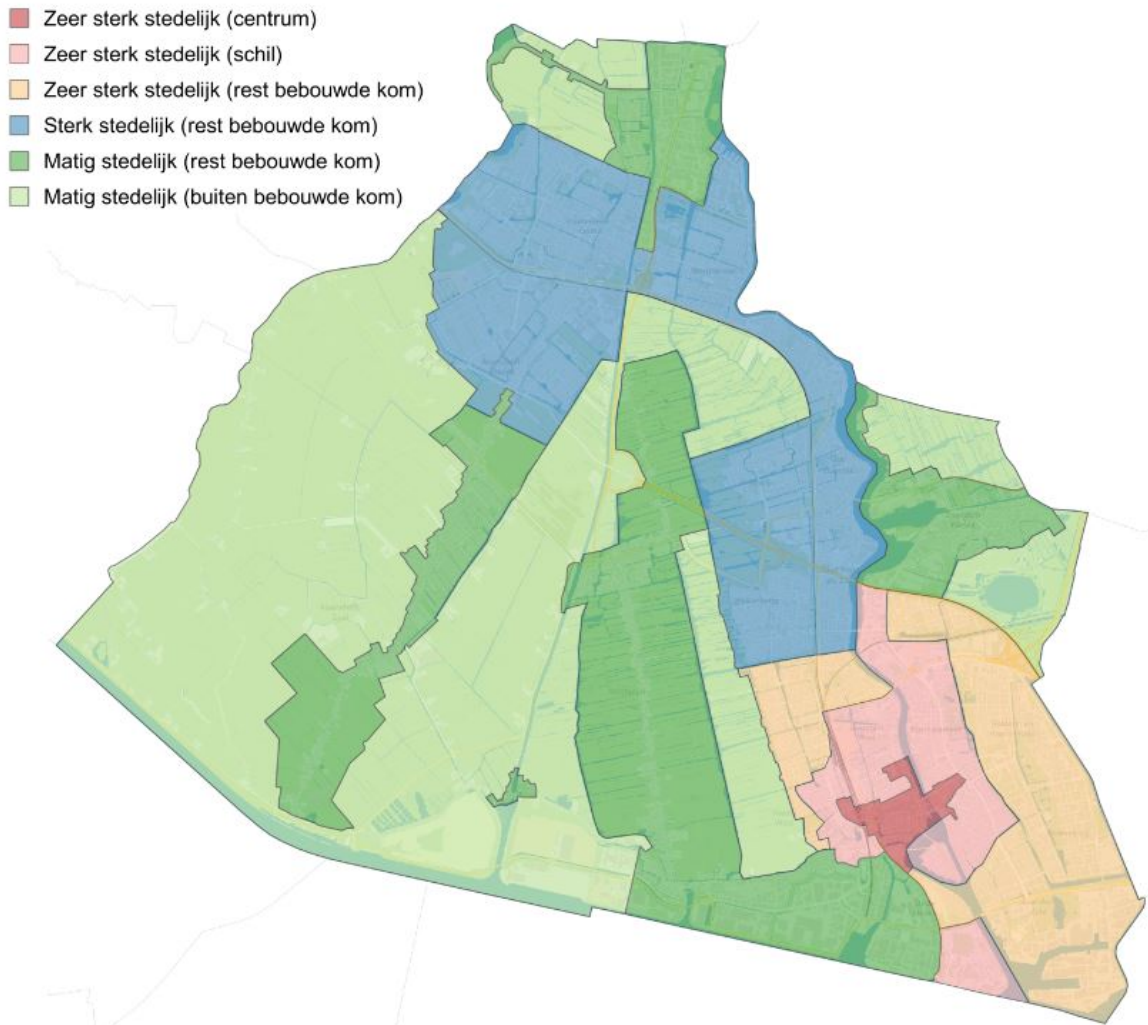
Dit resulteert voor de Gemeente Zaanstad in 7 zones met verschillende kenmerken (zie onderstaande tabel 1). Deze typeringen zijn overeenkomstig de CROW- publicatie en bijbehorende parkeerkencijfers. In Bijlage 3 zijn de bijbehorende parkeernormen (auto) voor de gemeente Zaanstad te vinden.

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 exacte detaillering is online beschikbaar op zaanstad.nl.

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 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 publicatie van parkeerkencijfers van het CROW als basis. Op het moment van publicatie van deze beleidsregels auto- en fietsparkeren betekent dit de 'publicatie 744 Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering' – juni 2024. 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. Indien het CROW nieuwe parkeerkencijfers publiceert, dan is het aan het college van B&W om te besluiten om deze als basis te gaan hanteren.

Op basis van deze publicatie 744 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 744 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).

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 744 van het CROW

2.1.3 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 (zie tabel 2). 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

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

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

Aanwezigheidspercentages	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond ⁽¹⁾	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	60	60	90	100	80	70	70	75	80	75
woningen bezoekers	40	50	75	0	70	60	100	100	100	90
kantoor/bedrijven	100	100	5	0	5	60	0	0	0	0
commerciële dienstverlening	100	100	5	0	75	100	5	0 ⁽²⁾	0	0
detailhandel	30	60	10	0	75	60	60	100	0 ⁽³⁾	60
grootschalige detailhandel	30	60	70	0	80	60	70	100	0 ⁽³⁾	0 ⁽⁴⁾
supermarkt	50	60	40	0	80	80	80	100	40	60
sportfuncties binnen	50	50	100	0	100	40	100	100	100	75
sportfuncties buiten	25	25	50	0	50	25	50	100	25	100
bioscoop/theater/podium/enzovoort	5	40	50	0	50	40	100	40	100	40
sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100	100	10	0	10	75	0	0	0	0
verpleeghuis/verzorgingstehuis	100	100	50	25	50	100	50	100	100	100
ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	100	100	40	5	40	100	40	40	40	40
ziekenhuis medewerkers	100	100	40	10	40	10	40	20	20	20
restaurant ⁽⁵⁾	30	40	80	0	80	60	90	70	100	40
dagonderwijs	100	100	0	0	0	100	0	0	0	0
avondonderwijs	0	0	100	0	100	0	100	0	0	0

(1) - Indien sprake van een traditionele koopavond

(2) Indien op zaterdag open: 100%

(3) Indien 's avonds open: 70%

(4) Indien koopzondag: 100%

(5) Hier is sprake van richtgetallen. Maatwerk is bij de verschillende typen restaurants noodzakelijk

Tabel 2 Aanwezigheidspercentage t.b.v. berekening dubbelgebruik (bron CROW Publicatie 744)

2.2 Voldoen aan parkeerverplichting - auto

2.2.1 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”. De op eigen terrein te realiseren parkeervoorzieningen dienen te voldoen aan de maatvoering volgens het WIORZ, zie alinea 2.3.1 ‘maatvoering parkeerplaatsen (auto)’ ².

Onder realisatie van parkeerplekken op eigen terrein wordt ook verstaan de mogelijkheid voor de initiatiefnemer tot realisatie van parkeerplekken in nabijgelegen parkeergarages/ hubs dan wel het

² [WIORZ - Gemeente Zaanstad](#)

reserveren van parkeerplekken in bestaande nabijgelegen parkeergarages/ hubs met inachtneming van de richtlijnen voor acceptabele loopafstand (tabel 3). Hiermee creëren we vooraf duidelijkheid naar projectontwikkelaars en potentiële bewoners (of bedrijven) die zich oriënteren op een nieuwbouwproject. De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor communicatie richting toekomstige bewoners en gebruikers over het al dan niet beschikbaar zijn van parkeerplaatsen op eigen terrein als ook beschikbaarheid van parkeervergunningen.

Vrijstelling parkeerverplichting

Als er maximaal één extra parkeerplaats moet worden gerealiseerd, dan hoeft men geen parkeerplaats te realiseren. Bouwplannen met geen/ een kleine verkeersaantrekkende werking (bijvoorbeeld de aanbouw van een serre) hebben hierdoor een vrijstelling van de parkeerverplichting. De grenswaarde is 1,0 (één) parkeerplaats. Bij meer dan 1,0 (één) parkeerplaats is geen vrijstelling mogelijk.

Het is niet toegestaan om (bouw)ontwikkelingen op te knippen om hiermee de parkeerverplichting te verlagen. Dit geldt ook voor woningsplitsing. Op een kavel kan slechts één keer gebruik gemaakt worden van een vrijstelling.

Geen parkeervergunning bij (bouw)ontwikkeling in gereguleerd gebied

Als we de gemeente 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 (bouw)ontwikkeling/ nieuwbouw, bewoners en werknemers géén parkeervergunning krijgen.

Bij het niet kunnen voldoen aan de parkeerverplichting 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.

In betaald parkeren gebied wordt bij functiewijziging geen extra parkeervergunning afgegeven. In het parkeervergunningstelsel van de gemeente Zaanstad worden bij het toekennen van nieuwe huisnummers een aantal van deze nieuwe huisnummers uitgesloten van het verkrijgen van een vergunning omdat geen extra parkeervergunning wordt afgegeven ten opzichte van de oude situatie. De projectontwikkelaar meldt aan de Gemeente Zaanstad welke huisnummers voor een vergunning in aanmerking komen.

BELEIDSREGEL 6:

Het realiseren van parkeerplaatsen bij ontwikkelingen moet op eigen terrein plaatsvinden dan wel in nabijgelegen parkeergarage/hub worden gerealiseerd binnen het ontwikkelgebied (conform bijlage 3 en rekening houdend met richtlijn acceptabele loopafstand, tabel 3). Het college kan een vergunning weigeren als niet voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein of in een nabijgelegen parkeergarage/hub kan worden gerealiseerd.

Woningsplitsing

Ook na een woningsplitsing dienen er voldoende parkeerplaatsen te zijn. Uitgangspunt is dat extra parkeerplaatsen op eigen terrein dienen te worden gerealiseerd, conform het beleid opgenomen in deze beleidsregels. Indien en voor zover er niet voldaan kan worden aan de parkeerverplichting, verleend/vergund het college van B&W een vrijstelling met inachtneming van het volgende:

Als kan worden aangetoond dat de realisatie van parkeergelegenheid op eigen terrein niet mogelijk is, dan kan bekeken worden of parkeren in de openbare ruimte mogelijk is. Dit is alleen mogelijk als de parkeerdruk in de openbare ruimte op alle maatgevende momenten, met toevoeging van de ontwikkeling, onder 85% blijft rekening houdend met de acceptabele loopafstanden uit tabel 3. De aanvrager van de omgevingsvergunning moet 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 onderdeel 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 parkeervergunning.

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.

BELEIDSREGEL 8:

Bij het beoordelen van een aanvraag voor een omgevingsvergunning hanteert het College het stappenplan 'Parkeren Auto' (zie bijlage 6). Dit stappenplan wordt toegepast bij een bouwontwikkeling of functiewijziging, verbouw en sloop/nieuwbouw.

2.2.2 Afwijking beleid alleen met besluit College van B&W

Uitgangspunt is dat parkeerplaatsen op eigen terrein dienen te worden gerealiseerd, conform het beleid opgenomen in deze beleidsregels. Indien en voor zover er niet voldaan kan worden aan de parkeerverplichting kan alleen het college een vrijstelling verlenen. In deze paragraaf genoemde afwijkingen kunnen alleen worden verleend met een besluit van het college van B&W.

Het college kan besluiten om af te wijken van beleidsregel 6 om parkeren op eigen terrein te moeten realiseren en een vergunning te verlenen, indien de aanvrager voldoende heeft onderbouwd dat parkeren op eigen terrein ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch of financieel niet haalbaar is. Uitsluitend financiële argumenten kunnen geen reden zijn voor het niet kunnen realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein.

Bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte (benutten)

Met bovenstaande in achtneming kan vrijstelling op het realiseren van (een deel van) het benodigde parkeeraanbod mogelijk 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. Het college kan besluiten om uitzondering toe te passen wanneer de initiatiefnemer onderbouwd en gemotiveerd aangeeft dat parkeren op eigen terrein ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch of financieel niet haalbaar is. Indien het college daaraan medewerking verleend, geldt dat gebruik kan worden gemaakt 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 alle maatgevende momenten, met toevoeging van de ontwikkeling, onder 85% blijft rekening houdend met de acceptabele loopafstanden uit tabel 3.

Of deze ruimte er is, dient te blijken uit een door de initiatiefnemer aan te leveren representatief parkeeronderzoek (meerdere meetmomenten). 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, vanaf het moment van indienen van het initiatief door de projectontwikkelaar, 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. Let op: dit zijn richtlijnen. Deze afstanden gelden voor de kortste looproute vanaf de geparkeerde auto over de openbare weg naar de functie.

Hoofdfuncie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter (1- 1,5 minuten) Voor bezoekers: 250 meter
Supermarkt	150 meter (1,5 minuten)
Winkelen	400 meter (5 minuten)
Werken	500 meter (6 minuten)
Horeca	300 meter (3,5 minuten)
Huisarts/fysio/apotheek	150 meter (1,5 minuten)
Bioscoop en theater	400 meter (5 minuten)
Sportlocatie	200 meter (2,5 minuten)
School (leerlingen)	200 meter (2,5 minuten)

Tabel 3 Richtlijn loopafstanden (op basis van het CROW Publicatie 744)

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

Nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte (bouwen)

In de gemeente Zaanstad voegen we in principe geen extra parkeerplaatsen toe in de openbare ruimte om parkeerknelpunten op te lossen. Uitgangspunt is ook hier dat de parkeerverplichting op eigen terrein dient te worden opgelost. Wanneer de mogelijkheid niet aanwezig is om de parkeerverplichting op te vangen met bestaande parkeerplaatsen, kan onderzoek gedaan worden of er mogelijkheden zijn om extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen. De door de ontwikkelaar 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. 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 van de gemeente.

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 Mogelijkheden verlagen parkeerverplichting - auto

Het parkeernormenbeleid van de gemeente Zaanstad is erop gericht dat, voor een evenwichtige toedeling van functie aan locaties bij ontwikkelingen, voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor auto's en fietsen, zodat een goede parkeersituatie is geborgd. Het uitgangspunt is dat parkeren op eigen terrein/ kavel wordt opgelost, conform beleidsregel 6. In deze paragraaf wordt ingegaan op de afwijkingmogelijkheden 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.

2.3.1 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 langparkeren voor bewoners;
- 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). Hierin volgen we de landelijke trend. Bij het inzetten van deelauto's worden geen consequenties verbonden voor het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen.
- Openbaar vervoer:
 - Maximaal 15% reductie bij ontwikkelingen op maximaal 350 meter loopafstand van een intercitystation;

- Maximaal 10% reductie bij ontwikkelingen op maximaal 250 meter loopafstand van een ander treinstation of een andere HOV-halte.³

De bovengenoemde vrijstellingen mogen niet bij elkaar worden opgeteld. Er geldt daarnaast ook 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.

Deze beperking geldt omdat het niet gewenst is dat de volledige parkeerverplichting 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 (H)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 niet-woonfuncties en het bezoekersdeel van de parkeernorm van woningen.

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.

2.3.2 Uitsluiten parkeervergunning in gereguleerd gebied

In de aanvraag van een omgevingsvergunning kan verzocht worden om (een gedeeltelijke) vrijstelling van de parkeerverplichting in combinatie met het uitsluiten van het betreffende adres van parkeervergunningen.

Deze uitsluiting 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

³ Voor een definitie van HOV zie: [Wat is hoogwaardig openbaar vervoer \(HOV\)? - CROW](#)

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 een vergunning. Wanneer de ontwikkelaar aangeeft akkoord te gaan met de uitsluiting van parkeervergunningen, kan het college een vrijstelling geven op de parkeereis. Voor het bezoekersdeel van de parkeernorm wordt geen ontheffing verleend.

2.3.3 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 alleen op de hiervoor genoemde gronden, zie paragraaf 2.2.2, 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 wanneer het onmogelijk of onwenselijk is om parkeerplaatsen binnen het uitgeefbare gebied te realiseren vanwege bijvoorbeeld:

- De ontsluiting van het bouwplan;
- Overwegingen van verkeersveiligheid;
- Toepassing van andere wettelijke kaders.

Zie voor de volledigheid paragraaf 2.2.2.

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.

2.4 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 ervoor zorgen dat sprake is van een duurzame parkeeroplossing. Zo kan een ontwikkeling soms vragen om voorzieningen voor laden en lossen. Daarnaast staat een passage in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (Bbl) 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

2.4.1 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). 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 (meest 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.

2.5 Parkeereis en berging - fiets

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 Besluit bouwwerken leefomgeving, hierna Bbl, (artikel 4.171) verplicht bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare berging om fietsen of scootmobielen op te bergen. Voor de fietsparkeereis voor bewoners van nieuwbouwwoningen (niet bezoek) dient de initiatiefnemer het Bbl te volgen en kan geen vrijstelling/ontheffing worden verkregen van het college. Voor niet-woonfuncties is geen verplichting opgenomen in het Bbl. De eisen waaraan de berging moet voldoen zijn opgenomen in artikel 4.172 en 4.173 Bbl.

Voor niet-woonfuncties heeft het CROW richtlijnen opgesteld voor fietsparkeren (CROW, maart 2020⁴). Bij het bepalen van de fietsparkeereis bij nieuwe ontwikkelingen van niet-woonfuncties wordt gebruik gemaakt van de fietsparkeernormen zoals opgenomen in Bijlage 4.

2.5.1 Bepalen van de fietsparkeereis voor niet-woonfuncties

De fietsparkeernorm voor niet-woonfuncties 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, zie pagina 5: salderen.

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 en daarbij als uitgangspunt een functie dient te nemen met een vergelijkbaar fietsparkeerpatroon en doelgroep.

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

⁴ <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsparkeerkcijfers-2019>

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 Fietsparkeren en de vigerende CROW-richtlijnen van niet-woon functies als ook het Bbl (bewoners van nieuwbouw). Verder geldt dat de fietsenstalling logisch en overzichtelijk moet zijn ingedeeld, erbinnen 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.

2.5.2 Vrijstelling van de fietsparkeereis voor niet-woonfuncties

In het centrum en nabijheid van het centrum (stedelijke zone: zeer sterk stedelijk) 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.

Het te realiseren aantal fietsparkeerplaatsen kan worden teruggebracht als er sprake is van een locatie waar het feitelijk onmogelijk is om geheel aan de fietsparkeereis te voldoen. Van belang is dat bij afwijkingen van de fietsparkeereis de noodzaak en de verschillende effecten zorgvuldig worden afgewogen. Het college van B&W maakt een zorgvuldige afweging en neemt het definitieve besluit.

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 fietsparkeervraag 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 voldoen 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.

2.5.3 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 Bbl stelt in artikel 4.172 voor woningen een individuele fietsenberging verplicht van 5 m². Voor de volledigheid wordt in deze paragraaf ingegaan op een (gemeenschappelijke) inpandige berging. Ook hiervoor geldt dat het Bbl gevolgd dient te worden. Het maakt geen onderdeel uit van de parkeertoets. Voor de fietsparkeereis voor bewoners (niet bezoek) dient het Bbl gevolgd te worden en kan geen vrijstelling/ ontheffing worden verkregen van het college.

In deze paragraaf 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 Bbl 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 hoge en lage fietsenrekken toe te passen. Er dienen echter wel altijd twee plekken per woning 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 Bbl 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.

Bijlage 1: Zaans mobiliteitsplan - 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

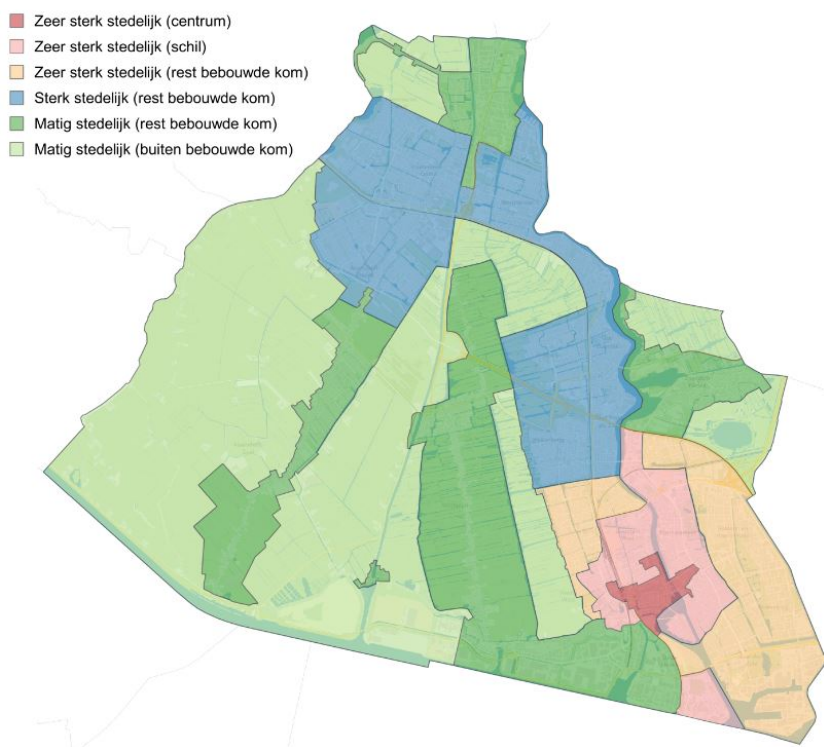
- Acceptabele loopafstand: de kortste looproute over de openbare weg van ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of ingang van de parkeervoorzieningen.
- Parkeerplaats: de minimaal benodigde ruimte om een auto te parkeren conform NEN 2443 (parkeergarages en parkeerterreinen).
- Bestaande functie: de laatst (legaal) vergunde situatie
- BVO/ bruto vloeroppervlakte: de oppervlakte van een 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/ grootst zijn.
- 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.
- Parkeerbehoefte: hoeveelheid parkeerplaatsen die noodzakelijk is om te voorzien in de parkeervraag van een bepaald gebied of voor een specifieke bestemming/ functie.
- 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 2024 ligt deze grens op €808,- per maand.
- Gereguleerd gebied: is een afgebakend gebied waar een betaald parkeren regime geldt.

Bijlage 3: tabellen parkeernormen auto

De in dit hoofdstuk opgenomen parkeernormen zijn vaste normen. Voor de zones in Zaanstad (zie hoofdstuk 2, figuur 1) geldt de parkeernorm als minimumwaarde met uitzondering van de zone 'zeer sterk stedelijk- centrum' (zie hoofdstuk 2, tabel 1). In de zone 'zeer sterk stedelijk- centrum' hanteren we een maximum parkeernorm; minder parkeerplaatsen realiseren mag, meer parkeerplaatsen niet. Per functie zijn de parkeernormen in bijgaande tabellen verwoord. Er is een indeling gemaakt in de volgende categorieën/ hoofdgroepen:

1. Wonen
2. Werken
3. Winkelen en boodschappen
4. Sport, cultuur en ontspanning
5. Horeca en (verblijfs-)recreatie
6. Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
7. Onderwijsvoorzieningen.

In hoofdstuk 2 is ook een kaart opgenomen met stedelijkheid en zone indeling voor de geldende parkeernormen. Zie onderstaande kaart:



Zie paragraaf 2.1.1.: Figuur 1: gebiedsindeling voor parkeernormen gemeente Zaanstad

De toe te passen parkeernormen zijn per functie onderverdeeld, zie hoofdstuk 2 gebiedstypen (paragraaf 2.1.1. tabel 1). Deze tabel uit paragraaf 2.1.1. is hier nogmaals weergegeven:

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

Zie paragraaf 2.1.1.: Tabel 2: Overzicht stedelijkheidsgraad, stedelijke zones en norm

Aanwezigheidspercentages bij dubbelgebruik:

Aanwezigheidspercentages	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond (1)	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	60	60	90	100	80	70	70	75	80	75
woningen bezoekers	40	50	75	0	70	60	100	100	100	90
kantoor/bedrijven	100	100	5	0	5	60	0	0	0	0
commerciële dienstverlening	100	100	5	0	75	100	5	0 (2)	0	0
detailhandel	30	60	10	0	75	60	60	100	0 (3)	60
grootschalige detailhandel	30	60	70	0	80	60	70	100	0 (3)	0 (4)
supermarkt	50	60	40	0	80	80	80	100	40	60
sportfuncties binnen	50	50	100	0	100	40	100	100	100	75
sportfuncties buiten	25	25	50	0	50	25	50	100	25	100
bioscoop/theater/podium/enzovoort	5	40	50	0	50	40	100	40	100	40
sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100	100	10	0	10	75	0	0	0	0
verpleeghuis/verzorgingstehuis	100	100	50	25	50	100	50	100	100	100
ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	100	100	40	5	40	100	40	40	40	40
ziekenhuis medewerkers	100	100	40	10	40	10	40	20	20	20
restaurant (5)	30	40	80	0	80	60	90	70	100	40
dagonderwijs	100	100	0	0	0	100	0	0	0	0
avondonderwijs	0	0	100	0	100	0	100	0	0	0

(1) - Indien sprake van een traditionele koopavond

(2) Indien op zaterdag open: 100%

(3) Indien 's avonds open: 70%

(4) Indien koopzondag: 100%

(5) Hier is sprake van richtgetallen. Maatwerk is bij de verschillende typen restaurants noodzakelijk

Aanwezigheidspercentage t.b.v. berekening dubbelgebruik (bron CROW Publicatie 744) – zie paragraaf 2.1.3

Voor de categorieën anders dan Wonen en Werken zijn niet alle functies, zoals opgenomen in CROW-publicatie 744, overgenomen maar alleen de voor gemeente Zaanstad meest relevante functies. Voor functies die niet staan vermeld in onderstaande tabellen dient te worden uitgegaan van de meest recente CROW-kengetallen (CROW-publicatie 744 of daaropvolgend). In de CROW-publicatie staat ook per categorie/ hoofdgroep een toelichting.

In onderstaande tabellen staat een paar keer de afkorting 'n.v.t.'. Dit betekent dat het CROW voor de betreffende functie en gebied geen parkeercijfer heeft. Wanneer bij een functie 'n.v.t.' staat en een parkeernorm toch nodig is bij een ontwikkeling, 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.

Voor wonen is de indeling gemaakt op basis van vierkante meters bruto vloeroppervlak (bvo) en is afgestapt van de indeling op basis van prijsklasse. Er is hierbij gekozen om aan te sluiten op de type woningen en de kengetallen zoals gehanteerd door het CROW. De door CROW onderscheiden woningtype staan in onderstaande tabel benoemd.

De huurgrenzen voor sociale huur worden jaarlijks geactualiseerd op basis van landelijke huurregelgeving.

Parkeernormen per functie

1. Wonen - auto	Zeer sterk stedelijk			Aandeel oplaadpunten
	centrum	schil	rest bebouwde kom	
Koop, huis, vrijstaand	0,8	1,0	1,3	8-13%
Koop, huis, 2-onder-een-kap	0,7	0,9	1,2	8-13%
Koop, huis, rij/ tussen/ hoek	0,6	0,8	1,0	5-8%
Koop, appartement, >100m2 bvo	0,6	0,8	1,1	8-13%
Koop, appartement, 75-100m2 bvo	0,5	0,6	0,7	5-8%
Koop, appartement, <75m2 bvo	0,4	0,5	0,6	1-3%
Huur, huis, vrije sector	0,4	0,6	0,7	5-8%
Huur, huis, sociale huur	0,2	0,3	0,4	1-3%
Huur, appartement, vrije sector, >100m2 bvo	0,4	0,6	0,7	8-13%
Huur, appartement, vrije sector, 75-100m2 bvo	0,2	0,2	0,3	5-8%
Huur, appartement, vrije sector, <75m2 bvo	0,2	0,2	0,2	5-8%
Huur, appartement, sociale huur, >100m2 bvo	0,2	0,2	0,3	1-3%
Huur, appartement, sociale huur, 75-100m2 bvo	0,2	0,2	0,2	1-3%
Huur, appartement, sociale huur, <75m2 bvo	0,2	0,2	0,2	1-3%
Huur, appartement, vrije sector of sociale huur, <30m2 bvo	0,2	0,2	0,2	1-3%
Kamerverhuur, studentenwoning, niet-zelfstandig (per kamer)	0	0	0	1-3%
Serviceflat/aanleunwoning (per woning)	0	0	0,4	1-3%
Kleine eenpersoonswoningen/ tiny houses/ flexwoning	n.v.t.	n.v.t.	0,2	1-3%
Let op: bovenstaande tabel is exclusief bezoekersparkeren				
aandeel bezoek	0,1	0,1	0,15	

Tabel 5.1. Autoparkeernorm Wonen

2. Wonen - auto	Sterk stedelijk		Matig stedelijk		Aandeel oplaadpunten
	schil	rest bebouwde kom	rest bebouwde kom	buitengebied	
Koop, huis, vrijstaand	0,9	1,4	1,5	1,7	8-13%
Koop, huis, 2-onder-een-kap	1,0	1,3	1,4	1,5	8-13%
Koop, huis, rij/ tussen/ hoek	0,9	1,1	1,3	1,4	5-8%
Koop, appartement, >100m2 bvo	0,9	1,2	1,3	1,4	8-13%
Koop, appartement, 75-100m2 bvo	0,7	0,8	0,9	1	5-8%
Koop, appartement, <75m2 bvo	0,6	0,8	0,9	0,9	1-3%
Huur, huis, vrije sector	0,7	0,8	0,9	1	5-8%
Huur, huis, sociale huur	0,4	0,6	0,7	0,7	1-3%
Huur, appartement, vrije sector, >100m2 bvo	0,7	0,8	0,9	0,9	8-13%
Huur, appartement, vrije sector, 75-100m2 bvo	0,3	0,5	0,6	0,6	5-8%
Huur, appartement, vrije sector, <75m2 bvo	0,2	0,4	0,5	0,5	5-8%
Huur, appartement, sociale huur, >100m2 bvo	0,3	0,5	0,6	0,6	1-3%
Huur, appartement, sociale huur, 75-100m2 bvo	0,2	0,4	0,5	0,5	1-3%
Huur, appartement, sociale huur, <75m2 bvo	0,2	0,3	0,4	0,4	1-3%
Huur, appartement, vrije sector of sociale huur, <30m2 bvo	0,2	0,3	0,4	0,4	1-3%
Kamerverhuur, studentenwoning, niet-zelfstandig (per kamer)	0	0	0,1	0,2	1-3%
Serviceflat/aanleunwoning (per woning)	0,5	0,6	0,6	0,7	1-3%
Kleine eenpersoonswoningen/ tiny houses/ flexwoning	n.v.t.	0,3	0,3	0,3	1-3%
Let op: bovenstaande tabel is exclusief bezoekersparkeren					
aandeel bezoek	0,1	0,15	0,15	0,2	

Tabel 5.2. Autoparkeernorm Wonen

- De parkeernormen zijn exclusief de veronderstelde benodigde parkeerruimte voor bezoekers. De parkeerplaatsen voor zover deze voorzien in de parkeerbehoefte van bezoekers (het aandeel bezoekers” in bovenstaande tabel) moeten altijd toegankelijk en beschikbaar zijn voor bezoekers. De parkeer capaciteit voor bezoekers kan niet in bijvoorbeeld een afgesloten parkeerkelder worden gerealiseerd die van buitenaf niet vrij toegankelijk voor bezoekers is.
- Appartement: een appartement is een woning in een groter gebouw (zoals een flat) of een woning met één woonlaag die is ontstaan na een woningsplitsing.
- Kleine eenpersoonswoning: een zelfstandige (koop- of huur-) woning, tiny house of flexwoning met een eigen adres en een vloeroppervlak van maximaal bij ééngezinswoning < 65 m2 GBO en appartement < 55 m2 GBO
- In het segment kleine woningen is sprake van steeds grotere differentiatie. Het woningtype *kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig* heeft betrekking op woonruimte die specifiek

bestemd is voor studenten (vaak met een zogenaamd 'campuscontract'). Hierbij is altijd sprake van gedeelde keuken en sanitaire voorzieningen. *Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)* zijn kleine, zelfstandige woningen, veelal voor jongeren, zowel studenten als niet-studenten. Het zijn zowel koop- als huurwoningen. Er worden steeds nieuwe woonformules ontwikkeld, met name voor betaalbaar wonen voor niet-studenten. Het is aan de ambtenaar van de gemeente Zaanstad om te beoordelen en definitief te bepalen om welk woningtype het gaat.

Het realiseren van een parkeerplaats op eigen terrein wordt niet toegestaan indien dit ten koste gaat van een parkeerplaats in de openbare ruimte. Dit geldt bijvoorbeeld bij het verharderen van voortuinen t.b.v. van parkeren. Er wordt hiervoor geen inritvergunning verleend. Voor meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein kan wel een openbare parkeerplaats worden opgeheven. In dat geval dient dit positief bij te dragen aan de parkeerbalans. Hierbij wordt een openbare parkeerplaats als 1 gerekend en een particuliere parkeerplaats als 0,6. Dit verschil ontstaat doordat een openbare parkeerplaats inwisselbaar is en door iedereen gebruikt kan worden.

Voor de onderstaande (niet-wonen) functies geldt het volgende:

Het 'aandeel laadpunten' staat voor het percentage laadpunten waarmee in het parkeernorm rekening is gehouden. De weergegeven parkeernorm is dus inclusief het aantal openbare laadpunten.

Het 'aandeel bezoekers' in de tabellen staat voor het aantal parkeerplaatsen, dat openbaar toegankelijk moet zijn voor bezoekers. Hiermee is in de parkeernorm rekening gehouden. De weergegeven parkeernorm is dus inclusief bezoekersparkeren. Alleen voor de functie 'werken' geldt dat het ook mogelijk is dat bezoekers na aanmelding per intercom kunnen parkeren op het eigen terrein van het bedrijf.

3. Werken - auto (per 100m2 bvo)	Zeer sterk stedelijk			Aandeel oplaadpunten
	centrum	schil	rest bebouwde kom	
kantoor (zonder baliefunctie)	0,6	0,9	0,9	8,6-13%
Commerciële dienstverlening	0,9	1,1	1,4	8,6-13%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	1,0	1,3	1,6	8,6-13%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	0,3	0,5	0,6	8,6-13%
Bedrijfsverzamelgebouw	0,6	0,9	1,1	8,6-13%
Opslagruimte (particulier)	n.v.t.	n.v.t.	5,0	0%
Aandeel bezoek: 5%. Alleen bij commerciële dienstverlening: 20%				

Tabel 5.3. Autoparkeernorm Werken

4. Werken - auto (per 100m2 bvo)	Sterk stedelijk		Matig stedelijk		Aandeel oplaadpunten
	schil	rest bebouwde kom	rest bebouwde kom	buitengebied	
kantoor (zonder baliefunctie)	1,3	1,4	1,8	2,3	8,6-13%
Commerciële dienstverlening	1,6	2,0	2,6	3,3	8,6-13%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	1,5	1,9	2,1	2,1	8,6-13%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	0,5	0,7	0,8	0,8	8,6-13%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,1	1,3	1,6	1,7	8,6-13%
Opslagruimte (particulier)	n.v.t.	5,0	5,0	5,0	0%
aandeel bezoek: 5%. Alleen bij commerciële dienstverlening: 20%					

Tabel 5.4. Autoparkeernorm Werken

Toelichting:

- Kantoor zonder baliefunctie: bijvoorbeeld administratief en zakelijk.
- Commerciële dienstverlening: bijvoorbeeld kantoren met een baliefunctie
- Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief: bijvoorbeeld industrie, laboratorium of een werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers).
- Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief: bijvoorbeeld loods, opslag, transportbedrijf of distributiecentra (relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers).

- Bedrijfsverzamelgebouw: een gebouw dat dient om verschillende bedrijven en kantoren in te huisvesten.
- Opslagruimte(particulier): een gebouw opgedeeld in kleinere individuele opslageenheden. Ook wel opslag box genoemd.

5. Winkelen en boodschappen (per 100m ² bvo)	zeer sterk stedelijk			sterk stedelijk		matig stedelijk		bezoek	Aandeel oplaadpunten
	centrum	schil	rest bebouwde kom	schil	rest bebouwde kom	rest bebouwde kom	buitengebied		
Buurtsupermarkt	0,4	1,0	1,6	1,7	2,4	2,5	n.v.t.	89%	0-13%
Full-service supermarkt	1,5	2,2	2,9	3,0	3,9	4,0	n.v.t.	93%	0-13%
Grote supermarkt (XL)	4,1	4,8	5,6	5,8	6,7	6,7	n.v.t.	84%	0-13%
Groothandel specialist	n.v.t.	3,9	4,1	4,9	4,9	4,9	n.v.t.	80%	0-13%
Groothandel algemeen	n.v.t.	4,4	4,5	5,4	5,4	n.v.t.	n.v.t.	80%	0-13%
Binnenstad of hoofdwinkelcentrum	3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	96%	0-13%
Buurtwinkel-/dorpscentrum	n.v.t.	1,8	2,4	2,1	2,7	2,7	n.v.t.	72%	0-13%
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	n.v.t.	2,9	3,6	3,3	4,1	4,1	n.v.t.	79%	0-13%
Stadsdeelcentrum	n.v.t.	3,7	4,7	4,2	5,3	5,3	n.v.t.	85%	0-13%
Weekmarkt	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	n.v.t.	85%	0-13%
Kringloopwinkel	n.v.t.	0,6	1,1	0,9	1,4	1,6	2,0	89%	0-13%
Bruin- en witgoedzaak	2,3	3,8	5,4	4,8	6,6	7,1	8,5	92%	0-13%
Woonwarenhuis / woonwinkel	0,6	1,0	1,1	1,3	1,4	1,6	1,7	91%	0-13%
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	3,4	n.v.t.	4,0	4,3	4,4	95%	8,6-13%
Meubel-/woonboulevard	n.v.t.	1,2	1,5	1,6	2,0	2,1	n.v.t.	93%	2,5-3%
Winkelboulevard	n.v.t.	2,5	2,9	3,2	3,7	3,9	n.v.t.	94%	8,6-13%
Outletcentrum	n.v.t.	6,6	7,3	7,8	8,6	9,1	9,4	94%	8,6-13%
Bouwmarkt	n.v.t.	1,2	1,7	1,5	2,0	2,1	2,2	87%	0-13%
Tuincentrum	n.v.t.	1,8	2,0	2,0	2,3	2,3	2,6	89%	0-13%
Groencentrum	n.v.t.	1,8	2,1	2,0	2,3	2,3	2,6	89%	0-13%

Tabel 5.4. Autoparkeernorm Winkelen en boodschappen

- **Supermarkt**

Er zijn drie typen:

- **Buurtsupermarkt**

Dit is een kleinere supermarkt (kleiner dan 600 m² wvo) die meestal een duidelijk afgebakend verzorgingsgebied heeft.

- **Fullservice supermarkt**

Dit soort supermarkten heeft speciale afdelingen voor groente, vlees, kaas en brood. De verkoopvloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m² wvo.

- *Grote supermarkt (XL)*
Grote supermarkten kenmerken zich door een (zeer) uitgebreid assortiment op een verkoopvloeroppervlakte groter dan 2.500 m² wvo (en vaak kleiner dan 4.000 m² wvo). Het serviceniveau is hoog. In dit soort supermarkten worden vaak producten (brood, vlees) ter plekke bereid.
- *Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, bouwmaterialen of kantoorartikelen)*
Een groothandel in levensmiddelen, bouwmaterialen of kantoorartikelen is meestal een grootschalige detailhandelsvestiging voor een specifieke productgroep op een industrieterrein aan de rand van een stad, waar men uitsluitend als pashouder inkopen kan doen.
- *Groothandel algemeen*
Een groothandel is meestal een grootschalige detailhandelsvestiging op een industrieterrein aan de rand van een stad, waar men uitsluitend als pashouder inkopen kan doen.
- *Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum*
De binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern is vaak het oudste deel van een dorp of een stad dat door de aanwezigheid van meerdere winkels en andere voorzieningen een centrumfunctie vervult (centraal winkelgebied). De bedoelde (met name grotere) centra zijn voor een belangrijk deel gericht op het zogenoemde funshoppen en op winkelen (het aanschaffen van goederen met een hoge drempelwaarde en een lage aankoopfrequentie).
- *Stadsdeel-, wijk-, buurt- en dorps(winkel)centrum*
Stadsdeel-, wijk- en buurtcentra zijn ondersteunende winkelgebieden (voornamelijk voor doelgerichte boodschappen) die een aanvulling vormen op de binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern in een gemeente. Een dorpscentrum is het winkelgebied van een dorp (< 20.000 inwoners).
- *Bruin- en witgoedzaken*
Het gaat om grootschalige, volumineuze vestigingen, die vaak gevestigd zijn in de eerste bebouwingsschil rondom het stadscentrum of in gebieden, die aan de rand van de stad liggen.
- *Woonwarenhuis/woonwinkel (overig)*
Dit zijn detailhandelszaken, die een breed assortiment hebben voor het inrichten van woningen in de breedste zin van het woord. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om meubels, verf, behang, accessoires en verlichting, als ook meer gespecialiseerde woonwinkels die zich toeleggen op keukens, zonwering, verlichting, bedden, enzovoort.
- *Woonwarenhuis (zeer groot)*
Dit zijn grootschalige detailhandelszaken met vaak een bovenregionaal verzorgingsgebied, die een breed assortiment hebben voor het inrichten van woningen in de breedste zin van het woord. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om meubels, verf, behang, accessoires en verlichting als ook gespecialiseerde grootschalige woonwinkels die zich toeleggen op keukens, zonwering, verlichting, bedden, enzovoort.
- *Winkelboulevard*
Een winkelboulevard of retailpark is een verzameling van meerdere, vaak grootschalige detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar (die in tegenstelling tot een woon- of meubelboulevard niet gericht zijn op een gezamenlijk thema).
- *Outletcentrum*
Een outletcentrum bestaat uit een verzameling van meerdere detailhandelsvestigingen op korte

loopafstand van elkaar, die gezamenlijk een grootschalig winkelgebied vormen (met een oppervlakte van 5.000 tot 40.000 m² wvo). Een outletcentrum profileert zich meestal met lagere prijzen dan standaardwinkels.

- *Tuincentrum (inclusief buitenruimte)*

Het betreft de middelgrote en grootschalige detailhandelsvestigingen (> 1.000 m² wvo) in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Deze centra verkopen ook aanverwante artikelen, zoals dierartikelen, seizoenartikelen (kerstversiering, paasversiering en dergelijke), accessoires en decoratiemateriaal voor in huis. De buitenruimte is verkoopruimte.

- *Groencentrum (inclusief buitenruimte)*

Het betreft kleinere tuincentra (< 2.000 m² wvo) die liggen in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Zij verkopen in beperkte mate aanverwante artikelen verkocht (alleen aan groen gerelateerde producten, zoals tuingereedschap, materiaal voor klein tuinonderhoud en groengerelateerde decoraties). Zij verkopen geen seizoenartikelen (kerstversiering, paasversiering en dergelijke). Groencentra zijn meestal kleinere bedrijven met als achtergrond een hoveniersbedrijf of plantenkwekerij, die fungeren als lokaal tuincentrum. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).

6. Sport, cultuur en ontspanning (per 100m ² bvo)	zeer sterk stedelijk			sterk stedelijk		matig stedelijk		bezoek	Aandeel oplaadpunten
	centrum	schil	rest bebouwde kom	schil	rest bebouwde kom	rest bebouwde kom	buitengebied		
Bibliotheek	0,1	0,4	0,6	0,5	0,8	0,9	1,1	97%	0-13%
Museum	0,3	0,5	0,9	0,5	0,9	1,0	n.v.t	95%	8,6-13%
Bioscoop	1,6	5,5	8,1	6,9	10,0	10,2	12,7	94%	8,6-13%
Filmtheater/filmhuis	1,0	3,0	5,0	4,2	6,7	6,9	8,9	97%	8,6-13%
Theater/schouwburg	5,2	5,7	7,4	6,4	8,3	8,3	10,5	87%	8,6-13%
Musicaltheater	2,1	2,5	3	2,9	3,4	3,5	4,6	86%	8,6-13%
Casino	4,8	5,2	5,6	5,6	6,0	6,0	7,5	86%	8,6-13%
Bowlingcentrum (per baan)	0,7	1,2	1,7	1,7	2,3	2,3	2,3	89%	8,6-13%
Biljart-/snookercentrum (per tafel)	0,4	0,6	0,8	0,8	1,1	1,1	1,5	87%	8,6-13%
Dansstudio	0,7	2,5	3,7	3,3	4,9	5,0	6,9	93%	8,6-13%
Fitnessstudio/sportschool	0,6	2,1	3,2	2,9	4,2	4,3	6	87%	0-13%
Fitnesscentrum	0,8	2,9	4,3	3,9	5,7	5,8	6,9	90%	0-13%
Welnesscentrum	n.v.t.	n.v.t	8,3	n.v.t	8,8	8,8	9,8	99%	8,6-13%
Sauna, hammam	1,6	3,3	5,0	4,1	6,1	6,2	6,8	99%	8,6-13%
Sporthal	1,2	1,8	2,4	1,8	2,4	2,6	3,2	96%	8,6-13%
Sportzaal	0,8	1,6	2,4	1,6	2,4	2,5	3,3	94%	0-13%
Tennis- en padelhal/baan	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	87%	0-13%
Zwembad overdekt (per 100m ² bassin)	n.v.t.	8,8	9,6	9,7	10,5	10,5	12,3	97%	0-13%
Zwembad openlucht (per 100m ² bassin)	n.v.t	8	10,5	9,1	11,9	11,9	14,8	99%	8,6-13%
Sportveld (per hectare netto terrein)	13,0	13,0	13,0	13,0	13,0	13,0	13,0	95%	8,6-13%
Kinderboerderij	0,4	1,2	1,9	1,2	1,9	2,2	2,6	97%	0-13%

Tabel 5.6. Autoparkeernorm Sport, cultuur en ontspanning

7. Horeca en (verblijfs)recreatie (per 100m2 bvo)	zeer sterk stedelijk			sterk stedelijk		matig stedelijk		bezoek	Aandeel oplaadpunten
	centrum	schil	rest bebouwde kom	schil	rest bebouwde kom	rest bebouwde kom	buitengebied		
Hotel 1*, pension, hostel (per 10 kamers)	0,3	0,7	2,2	0,7	2,2	2,3	4,4	77%	8,6-13%
Hotel 2* (per 10 kamers)	1,1	1,9	3,6	1,9	3,6	3,8	6,0	80%	8,6-13%
Hotel 3* (per 10 kamers)	1,5	2,6	4,2	2,6	4,2	4,5	6,3	77%	8,6-13%
Hotel 4* (per 10 kamers)	2,7	4,4	6,3	4,4	6,3	6,7	8,5	73%	8,6-13%
Hotel 5* (per 10 kamers)	4,2	6,8	9,3	6,8	9,3	9,8	11,8	65%	8,6-13%
Café/ bar/ cafetaria	4,0	4,0	5,0	4,0	5,0	5,0	n.v.t.	90%	0-13%
Restaurant	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	6,0	80%	0-13%
Discotheek	1,6	5,2	8,7	10,3	16,4	18,8	18,8	99%	0-13%
Evenementenhal/ beurs- en congresgebouw	3	4	5	4	5	6	n.v.t.	99%	8,6-13%

Tabel 5.7. Autoparkeernorm Horeca en (verblijfs)recreatie

8. Onderwijs	zeer sterk stedelijk			sterk stedelijk		matig stedelijk		bezoek	Aandeel oplaadpunten
	centrum	schil	rest bebouwde kom	schil	rest bebouwde kom	rest bebouwde kom	buitengebied		
Kinderdagverblijf/ crèche (per 100m2 BVO)	0,7	0,9	1,0	1,0	1,1	1,3	1,4	0%	8,6-13%
Basisonderwijs (per leslokaal)	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	48%	8,6-13%
Middelbare school (per 100 leerlingen)	2,0	2,6	2,9	3,0	3,3	3,9	3,9	11%	8,6-13%
ROC (per 100 leerlingen)	2,8	3,3	3,7	3,8	4,2	4,8	4,9	7%	8,6-13%
Hogeschool (per 100 studenten)	5,5	6,1	6,6	6,9	7,5	8,7	8,9	72%	8,6-13%
Avondonderwijs (per 10 studenten)	2,6	3,5	4,4	4,0	5,0	5,8	9,5	95%	0-13%

Tabel 5.8. Autoparkeernorm Onderwijs

9. Gezondheidszorg en sociale voorzieningen (per 100m2 bvo)	zeer sterk stedelijk			sterk stedelijk		matig stedelijk		bezoek	Aandeel oplaadpunten
	centrum	schil	rest bebouwde kom	schil	rest bebouwde kom	rest bebouwde kom	buitengebied		
Huisartsenpraktijk/-centrum (per behandelkamer)	1,4	1,7	2,1	2,2	2,7	2,7	3,0	57%	0-13%
Apotheek (per apotheek)	1,8	2,3	2,7	2,5	2,9	2,9	n.v.t.	45%	0-13%
Fysiopraktijk/-centrum (per behandelkamer)	0,7	0,9	1,1	1,2	1,5	1,5	1,7	57%	0-13%
Consultatiebureau (per behandelkamer)	0,8	1,0	1,2	1,3	1,6	1,6	1,9	50%	0-13%
Consultatiebureau voor ouderen (per behandelkamer)	1,1	1,4	1,8	1,5	1,8	1,8	2,1	38%	0-13%
Tandartsenpraktijk/-centrum (per behandelkamer)	1,1	1,4	1,7	1,7	2,1	2,1	2,4	47%	0-13%
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)	1,0	1,2	1,5	1,6	1,9	1,9	2,2	55%	0-13%
Ziekenhuis (per 100m2 BVO)	1,1	1,2	1,4	1,5	1,6	1,6	1,9	29%	8,6-13%
Crematorium (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	n.v.t.	25,1	n.v.t.	25,1	25,1	25,1	99%	8,6-13%
Begraafplaats (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	n.v.t.	26,6	n.v.t.	26,6	26,6	26,6	97%	8,6-13%
Religiegebouw (per zitplaats)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	n.v.t.		0-13%
Verpleeg-en verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	n.v.t.	60%	8,6-13%

Tabel 5.9. Autoparkeernorm Gezondheidszorg en sociale voorzieningen

Bijlage 4: tabellen parkeernormen fiets

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 hoge en lage fietsenrekken toe te passen. Er dienen echter wel altijd twee plekken per woning 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

Het CROW heeft richtlijnen opgesteld voor fietsparkeren bij verschillende functies (CROW, maart 2020⁵). Bij het bepalen van de fietsparkeereis bij nieuwe ontwikkelingen van niet-woonfuncties wordt gebruik gemaakt van de fietsparkeernormen zoals onderstaand opgenomen.

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Kantoor (personeel)	Centrum	2.0	100 m2 BVO	
	Schil	2,0		
	Bebouwde Kom	1,5		
	Buitengebied	0,9		
	NS-station	1,1		
Kantoor met balie (bezoekers)	Alle gebieden	6,0	Balie	Minimaal 6

Tabel 4.1. Fietsparkeernorm Kantoren

	Aantal leerlingen	Norm	Eenheid	Opmerking
Basisschoolleerlingen	<250	4,3	10 leerlingen	
	250-500	5,0		
	>500	6,2		
Basisschool medewerkers		0,4	10 leerlingen	
Middelbare school leerlingen	Alle gebieden	10	100 m2 BVO	Grote aantallen
Middelbare school medewerkers	Centrum	0,6	100 m2 BVO	
	Schil	0,5		
	Bebouwde Kom	0,4		
ROC-leerlingen		12	100 m2 BVO	Op ov-locaties lager
ROC-medewerkers		0,9	100 m2 BVO	

Tabel 4.2. Fietsparkeernorm Scholen

⁵ <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsparkeercijfers-2019>

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Winkelcentrum	Binnen de bebouwde kom	2,5	100 m2 BVO	
Supermarkt	Binnen de bebouwde kom	2,7	100 m2 BVO	
Bouwmarkt	Binnen de bebouwde kom	0,25	100 m2 BVO	
Winkel	Binnen de bebouwde kom	2,4	100 m2 BVO	
Tuincentrum		0,25	100 m2 BVO	Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeerplekken en evt. uitbreidingen

Tabel 4.3. Fietsparkeernorm Winkelen en boodschappen

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Fastfoodrestaurant	Centrum en schil	10	100 m2 BVO	Terras meetellen
	Rest bebouwde kom	3.5		
	Buitengebied	2.5		
Restaurant (eenvoudig)		7,0	100 m2 BVO	Bijvoorbeeld pannenkoekenhuis Terras meetellen
Restaurant (luxe)		2,0	100 m2 BVO	
Café		7,0	100m2 BVO	

Tabel 4.4. Fietsparkeernorm Horeca

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Apotheek (bezoekers)		7	Locatie	Kleine aantallen
Apotheek (medewerkers)		4	Locatie	Kleine aantallen
Begraafplaats / crematorium		5	Gelijktijdige plechtigheid	Kleine aantallen
Gezondheidscentrum, inclusief huisarts, fysio, tandarts e.d. (bezoek)		1,3	100 m2	
Gezondheidscentrum, inclusief huisarts, fysio, tandarts e.d. (pers.)		0,4	100 m2	
Kerk / moskee		30	100 zitplaatsen	Protestanten meer dan katholieken, moslims het minst
Ziekenhuis (bezoekers)		0,4	100 m2 BVO	Grote aantallen
Ziekenhuis (personeel)		0,6	100 m2 BVO	Grote aantallen

Tabel 4.5. Fietsparkeernorm Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Bibliotheek		3,0	100 m2 BVO	
Bioscoop	Centrum	7,8	100 m2 BVO	Grote aantallen
	Schil	4,3		
	Rest bebouwde Kom	1,4		
Fitness en dansstudio	Centrum	6,0	100 m2 BVO	
	Schil	3,7		
	Rest bebouwde Kom	2,0		
Museum		0,9	100 m2 BVO	
Sporthal*		2,5	100 m2 BVO	
Sportveld		50	Ha netto terrein	
Sportzaal		4,0	100 m2 BVO	
Stadion		9,0	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Stedelijke evenement		32	100 bezoekers	Grote aantallen
Theater	Centrum	24	100 zitplaatsen	Grote aantallen
	Schil	21		
	Rest bebouwde Kom	18		
Zwembad (openlucht)		28	100 m2 bassin	Grote aantallen
Zwembad (overdekt)		20	100 m2 bassin	Grote aantallen

* een sporthal is een locatie waar toernooien en (opeenvolgende) wedstrijden plaatsvinden, bij een sportzaal is dat niet het geval en gaat het bijvoorbeeld om een gymzaal zonder tribunes.

Tabel 4.6. Fietsparkeernorm Sport, cultuur en ontspanning

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Busstation	Centrum	42	Halterende buslijn	
	Schil	42	Halterende buslijn	
Carpoolplaats	Rand bebouwde kom	0,8	Auto-parkeerplaats	

Tabel 4.7. Fietsparkeernorm Overstappen

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: hulpmiddel voor initiatiefnemer Stappenplan Parkeren auto – met voorbeeldberekening

Dit stappenplan is een hulpmiddel voor de initiatiefnemer voor het voldoen aan de parkeerverplichting. De vergunningverlener vanuit gemeente Zaanstad is de contactpersoon voor de initiatiefnemer in het traject. Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning levert de initiatiefnemer een onderbouwing aan van de parkeerverplichting van de planontwikkeling. Een aanvraag dient alle onderdelen van het stappenplan te behandelen. Een voorbeeldberekening waar alle stappen worden doorlopen is te vinden aan het einde van deze bijlage.

STAP 1 – Bepaal de stedelijkheidsgraad

Bepaal de stedelijkheidsgraad van de planontwikkeling met behulp van de gebiedsindeling voor parkeernormen (zie paragraaf 2.1.1)

STAP 2 – Stel tabel op met functies en bijbehorende normen

Middels een tabel moet inzichtelijk worden gemaakt hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn voor de beoogde ontwikkeling (nieuwe situatie). De bepaling van het aantal parkeerplaatsen vindt plaats aan de hand van in de beleidsregels opgenomen parkeernormen (zie Bijlage 3).

De tabel bevat minimaal de volgende gegevens:

- De functie(s) van de ontwikkeling
- Aantallen/ oppervlakte per functie
- De parkeernorm per functie
- De gebruikte eenheid per functie (bv. aantal/GBO/ BVO/kamers/leerlingen etc.)
- Totaal van het aantal benodigde parkeerplekken per functie
- Bezoekersnorm per functie
- Aandeel parkeerplaatsen voor bezoekers

STAP 3 – Stel tabel op voor dubbelgebruik met aanwezigheidspercentages

Als er sprake is van meerdere functies en/of dubbelgebruik moet middels een tabel inzichtelijk worden gemaakt hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn op het maatgevende moment. U maakt hierbij gebruik van de gegevens in paragraaf 2.1.3. De tabel voor de berekening van dubbelgebruik bevat de volgende gegevens:

- De functies van de ontwikkeling
- De gebruikte aanwezigheidscategorie per functie
- De parkeerbehoefte voor alle momenten

STAP 4 – Bepaal mogelijkheden verlagen parkeerverplichting

Ruimtelijke ontwikkelingen met 20 of meer woningen/appartementen kunnen in aanmerking komen voor een verlaging van de parkeerverplichting (zie paragraaf 2.3.1) door het realiseren van:

- Extra fietsparkeerruimte
- Deelauto's
- Nabijheid van openbaar vervoer

STAP 5 – Bepaal parkeerverplichting bestaande situatie - salderen

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. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie. Voor de berekening hiervan wordt uitgegaan van de bij de gemeente laatst bekende, legale, vergunde situatie van het pand. Voor het berekenen van het aantal parkeerplaatsen in de bestaande situatie wordt nogmaals STAP 2 en STAP 3 doorlopen.

STAP 6 – Bepaal de definitieve parkeerverplichting

De parkeerverplichting is het aantal te realiseren parkeerplaatsen door de initiatiefnemer. Deze stap is verschillend per situatie. Denk aan het meenemen in de parkeerverplichting van een bestaande situatie en/of salderen en/of aanwezigheidspercentages per functie.

De bestaande parkeerplaatsen en geplande nieuwe parkeerplaatsen worden pas meegenomen nadat de parkeerplaatsverplichting is bepaald. Bestaande parkeerplekken die zijn verwijderd moeten worden teruggebracht.

STAP 7 – Indienen aanvraag met onderbouwing van de parkeerverplichting

De initiatiefnemer kan aantonen dat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd (zie paragraaf 2.2). Bij de aanvraag dient de initiatiefnemer de volgende stukken bij te voegen:

- Berekening en onderbouwing van parkeerverplichting
- Plattegrond van de ontwikkeling inclusief functies en oppervlakte
- Situatietekening met maatvoering parkeerplaatsen (zie WIORZ) en draaicirkels/ rijcurves waarbij rekening gehouden dient te worden met de openbare ruimte grenzend aan de te realiseren parkeerplaatsen.

De gemeente Zaanstad beoordeelt na stap 7 op basis van de ingediende stukken de aanvraag van de initiatiefnemer.

Voorbeeldberekening parkeerverplichting fictieve situatie

Situatieschets:

De ontwikkelaar dient een initiatief in voor het bouwen van 5 koopappartementen van 90m² per appartement, een supermarkt met een BVO van 250m² en een fysiopraktijk met drie behandelkamers. Op de ontwikkellocatie is nu een basisschool gevestigd met 12 leslokalen.

STAP 1 – Bepaal de stedelijkheidsgraad

De ontwikkelingslocatie ligt, na beoordeling kaart met de gebiedsindelingen voor parkeernormen, in 'Sterk Stedelijk, rest bebouwde kom'.

STAP 2 – Stel tabel op met functies en bijbehorende normen

	Norm	Eenheid	Aantal	Totaal	Norm (bezoek)	Aandeel bezoek
Koop, appartement, 75-100m2 bvo	0,8 (+0,15)*	per woning	5	4,0 (+0,75)*	0,15 per woning*	0,75
Buurtsupermarkt	2,4	per 100m2 BVO	250m2 BVO	6,0	89%	5,34
Fysiopraktijk	1,5	per behandelkamer	3	4,5	57%	2,57
Totaal				15,25		8,66

* Let op bij bezoekers van woningen. De bezoekersnorm wordt opgeteld bij de reguliere norm voor woningen, bij andere functies is het aantal bezoekers een percentage van de totale norm

STAP 3 – Stel tabel op voor dubbelgebruik met aanwezigheidspercentages

	weo	wem	wea	wen	koa	vrn	vra	zam	zaa	zom
Koop, appartement, 75-100m2 bvo (tabel 5.2)	60% 2,4	60% 2,4	90% 3,6	100% 4,0	80% 3,2	70% 2,8	70% 2,8	75% 3,0	80% 3,2	75% 3,0
Bezoek wonen (tabel 5.2)	40% 0,3	50% 0,38	75% 0,56	0% 0	70% 0,53	60% 0,45	100% 0,75	100% 0,75	100% 0,75	90% 0,68
Buurtsupermarkt (tabel 5.4)	50% 2,67	60% 3,2	40% 2,14	0% 0	80% 4,27	80% 4,27	80% 4,27	100% 5,34	40% 2,14	60% 3,2
Fysiopraktijk (tabel 5.9)	100% 2,57	100% 2,57	10% 0,26	0% 0	10% 0,26	75% 1,92	0% 0	0% 0	0% 0	0% 0
Totaal (nieuw)	7,94	8,54	6,56	4,0	8,25	9,45	7,82	9,09	6,09	6,88

STAP 4 – Bepaal mogelijkheden verlagen parkeerverplichting

Het toepassen van korting is in dit voorbeeld niet van toepassing, omdat minder dan 20 woningen wordt gerealiseerd.

STAP 5 – Bepaal parkeerverplichting bestaande situatie - salderen

Omdat er sprake is van een bestaande situatie wordt salderen toegepast. Voor de bestaande situatie moet daarom ook STAP 2 en STAP 3 worden doorlopen.

	Norm	Eenheid	Aantal	Totaal	Norm (bezoek)	Aandeel bezoek
Basisonderwijs	0,5	per leslokaal	12	6,0	0%	0

	weo	wem	wea	wen	koa	vrn	vra	zam	zaa	zom
Basisonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
(DAGONDERWIJS)	6,0	6,0	0	0	0	6,0	0	0	0	0
Totaal (bestaand)	6,0	6,0	0	0	0	6,0	0	0	0	0

Uit deze berekening komt dat er een fictieve parkeerverplichting van 6 parkeerplaatsen is in de bestaande situatie. Let op: het kan voorkomen dat in werkelijkheid een ander aantal parkeerplaatsen aanwezig is.

	weo	wem	wea	wen	koa	vrn	vra	zam	zaa	zom
Nieuw	7,94	8,54	6,56	4,0	8,25	9,45	7,82	9,09	6,09	6,88
Bestaand	6,0	6,0	0	0	0	6,0	0	0	0	0
Totaal	1,94	2,54	6,56	4,0	8,25	3,45	7,82	9,09	6,09	6,88

Salderen wordt toegepast door voor elk moment de parkeerbehoefte in de bestaande situatie van de nieuwe situatie af te trekken (STAP3 -/- STAP 5). Hieruit blijkt dat het maatgevende moment de zaterdagmiddag is.

STAP 6 – Bepaal de definitieve parkeerverplichting

Het maatgevend moment is zaterdagmiddag. De parkeerplaatsbehoefte wordt naar boven afgerond en gaat dus van 9,09 naar **10 parkeerplaatsen**.

STAP 7 – Indienen aanvraag met onderbouwing van de parkeerverplichting

Uit de aangeleverde onderdelen, zoals beschreven in STAP 7 van het stappenplan, moet blijken dat voldaan wordt aan de parkeerplaatsverplichting, waarbij parkeerplaatsen die voor het nieuwe plan zullen worden verwijderd, moeten worden teruggebracht.

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:

- Ligt 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 hellingshoek 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 hellingshoek 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 fietselling 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 (vloestofdichtheid).

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.