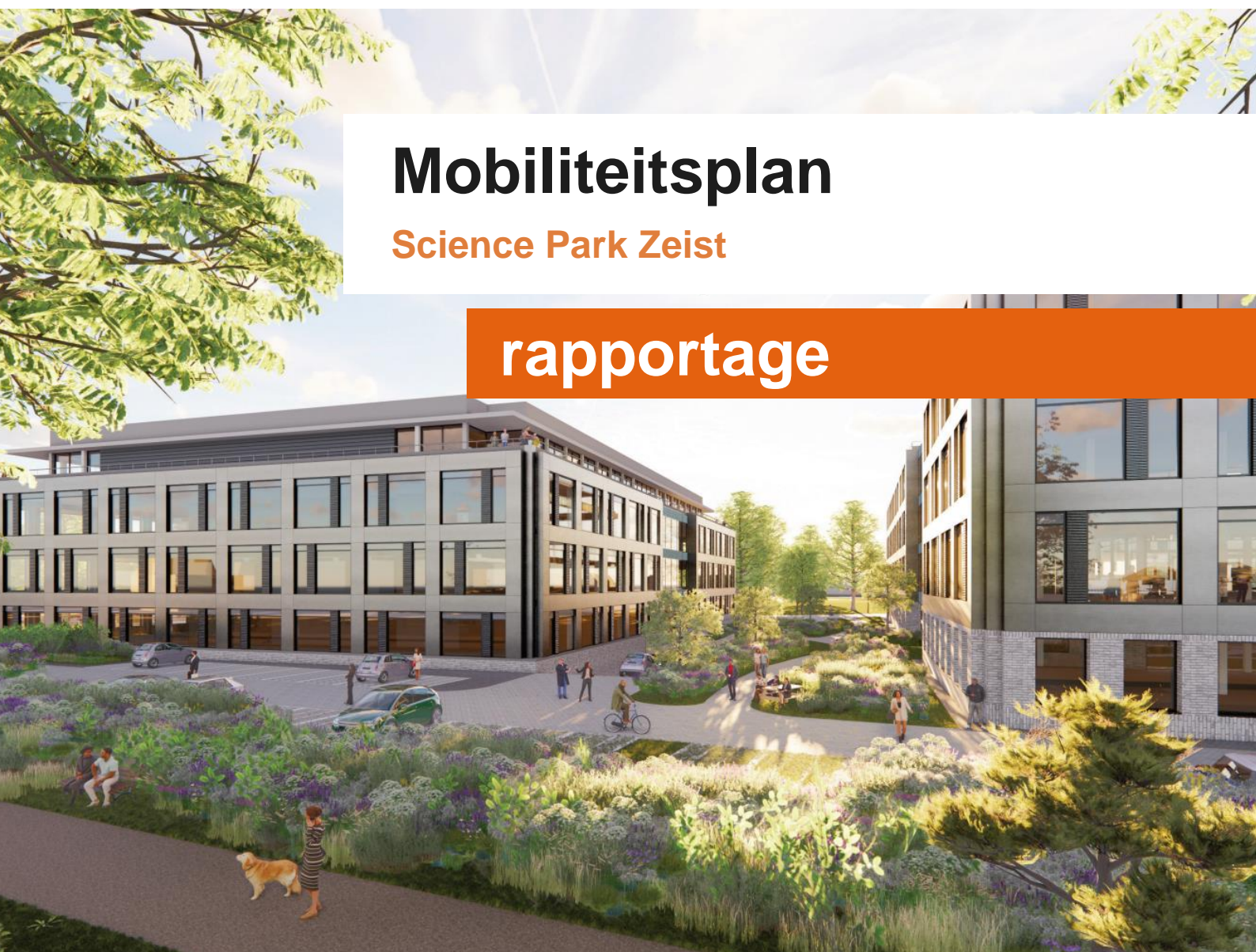


# Mobiliteitsplan

Science Park Zeist

rapportage



12 december 2023

# Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Actuele Kaders</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Mobiliteitsvisie</b>	<b>11</b>
<b>4.</b>	<b>Mobiliteitsmaatregelen</b>	<b>12</b>
<b>5.</b>	<b>Mobiliteitsbalans</b>	<b>15</b>
<b>6.</b>	<b>Conclusie</b>	<b>20</b>
	<b>Bijlage 1: Bestaande Parkeercapaciteit</b>	<b>21</b>

---

# 1. Inleiding

## 1.1. Achtergrond

Sinds 2022 is Newcastle Investment B.V. de eigenaar van de locatie gelegen aan de Utrechtseweg 48 te Zeist. Waar het terrein ooit de twee buitenplaatsen Nuova en Oirschot huisvestte, zijn er tussen de jaren zestig en negentig van de vorige eeuw kantoor- en onderzoeksruimten voor TNO gerealiseerd (in totaal c.a. 33.670 m<sup>2</sup> BVO).

In het vigerende bestemmingsplan ontbreekt evenwel de functieaanduiding laboratorium, terwijl er al vele tientallen jaren laboratoria op de locatie gevestigd zijn. Om de planologische situatie in overeenstemming te brengen met de huidige feitelijke situatie wordt een partiële wijziging van het bestemmingsplan voorgesteld, in de vorm van een toevoeging van 50% laboratorium aan de bestemming.

## 1.2. Doelstelling

Omdat het plan voor Science Park Zeist in eerste instantie een partiële wijziging van het bestemmingsplan betreft, dient er te worden getoetst op het gebied van mobiliteit en parkeren. Het doel van dit document is om te onderbouwen hoe mobiliteit, in de breedste zin, toekomstbestendig in de ontwikkeling kan worden georganiseerd. We houden dus niet alleen rekening met de (privé)auto maar juist ook hoe duurzame alternatieven zoals de fiets en het openbaar vervoer gefaciliteerd kunnen worden.

## 1.3. Totstandkoming

Een mobiliteitsplan is maatwerk, daarom brengen we in Hoofdstuk 2 eerst de actuele kaders van het project in beeld. Dit doen we door beleidstukken uit de gemeente Zeist op het gebied van mobiliteit te analyseren op kansen en randvoorwaarden. Vervolgens voeren we een gebiedsanalyse uit waarin er wordt gekeken naar de reeds aanwezige (mobiliteits)voorzieningen in de omgeving om aansluiting te vinden bij het omliggende gebied.

In Hoofdstuk 3 stellen we aan de hand van de actuele kaders en het ambitieniveau van de betrokken partijen een mobiliteitsvisie op. De mobiliteitsvisie vormt de achterliggende gedachte achter de maatregelen die in Hoofdstuk 4 worden beschreven. Deze ordenen we aan de hand van de ThAMES-sequentie, een door Arcadis | Over Morgen ontworpen methode om een afgewogen set van duurzame mobiliteitsmaatregelen te formuleren.

De verwachte effecten van de duurzame mobiliteitsmaatregelen gebruiken we om in Hoofdstuk 5 mobiliteitsbalansen op te stellen voor fiets en auto. Deze balansen schetsen de parkeerbehoefte voor de verschillende modaliteiten die op eigen terrein moeten worden opgevangen. We sluiten het rapport af met een algemene conclusie en aanbevelingen in Hoofdstuk 6.

## 2. Actuele Kaders

In dit hoofdstuk worden de kaders geschetst die invloed hebben op de invulling van mobiliteit op de projectlocatie. Deze ontstaan enerzijds uit het huidige mobiliteitsbeleid in de gemeente Zeist en anderzijds uit bestaande mobiliteitsvoorzieningen in de omgeving.

### 2.1. Beleidsanalyse

Om inzicht te krijgen in de kaders die worden gevormd door het gemeentelijk beleid zijn de onderstaande stukken geanalyseerd:

- Parkeerbeleidsnota Zeist 2004
- Mobiliteitsvisie 2021
- Mobiliteitsplan 2022-2027
- Nota Parkeernormen Zeist 2023

#### Parkeerbeleidsnota Zeist 2004

De oorspronkelijke parkeernormen voor de gemeente Zeist staan beschreven in de Parkeerbeleidsnota Zeist 2004. Deze normen schrijven het minimale aantal parkeerplekken voor dat moet worden aangelegd bij nieuwbouw en uit-/inbreidingsprojecten, ze gelden dus niet voor bestaande situaties. De parkeernormen die worden gehanteerd zijn gebaseerd op de bovengrens van verouderde CROW kencijfers (publicatie 182) voor een matig stedelijk gebied. Een overzicht van de normen die relevant zijn voor de TNO locatie is te zien in de onderstaande tabel.

Tabel 2.1: Parkeernormen uit de Parkeerbeleidsnota Zeist 2004

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest**	Aandeel bezoekers
(Commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	per 100 m <sup>2</sup> BVO*	2,3	2,8	3,3	20%
Kantoren (kantoren zonder baliefunctie)	per 100 m <sup>2</sup> BVO*	1,7	1,9	2,0	5%
Arbeidsintensieve/ bezoekers-extensieve bedrijven (laboratorium)	per 100 m <sup>2</sup> BVO*	1,7	2,2	2,8	5%

\*1 arbeidsplaats = 25-35 m<sup>2</sup> BVO

\*\*Science Park Zeist ligt in zone rest

Wanneer er binnen een project door omstandigheden niet genoeg parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd is het mogelijk om af te wijken van de normen. Hiervoor stelt de gemeente Zeist twee voorwaarden: (1) in de directe omgeving moeten voldoende vrije parkeermogelijkheden aanwezig te zijn om overloop op te vangen en (2) de ontwikkelaar moet een storting doen in het parkeerfonds per



niet gerealiseerde parkeerplek. Het toepassen van dubbelgebruik aan de hand van een parkeerbalans wordt niet beschreven binnen de vigerende Parkeerbeleidsnota.

## Mobiliteitsvisie 2021

De Mobiliteitsvisie 2021 is de aanzet tot nieuw mobiliteitsbeleid in Zeist en geeft antwoord op de vraag, hoe iedereen zich goed en veilig kan verplaatsen binnen de gemeente. Dit wordt gedaan aan de hand van vijf centrale ambities die aansluiten op bestaande kennis, beleid en reeds gemaakte keuzes:

1. **Veilig, leefbaar en gezond:** "Zeist streeft naar nul verkeersslachtoffers. Inwoners en bezoekers van Zeist moeten zich zonder zorgen over hun veiligheid en gezondheid kunnen verplaatsen en inwoners moeten van deze verplaatsingen geen negatieve effecten ondervinden."
2. **Slim omgaan met ruimte:** "Zeist wil slim en zorgvuldig omgaan met de beschikbare ruimte. Hiertoe wordt ingezet op het efficiënt en zuinig omgaan met beschikbare ruimte voor mobiliteit en het meervoudig benutten van deze ruimte."
3. **Duurzame mobiliteit:** "Zeist wil volop ruimte geven aan de transitie naar duurzame mobiliteit. Door actief de transitie te faciliteren willen we ervoor zorgen dat inwoners duurzame alternatieven kiezen en bijdragen aan een gezonde leefomgeving en energiebesparing,"
4. **Balans in bereikbaarheid:** "Zeist wil het verbeteren van bereikbaarheid hand in hand laten gaan met de doelen op het gebied van duurzaamheid en verkeersveiligheid. Hiervoor wil de gemeente inzetten op het verbeteren van de bereikbaarheid van locaties voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer."
5. **Iedereen doet mee:** "Zeist wil een gemeente zijn waarin iedereen mee kan doen, ook als het gaat om mobiliteit. De gemeente zet in op het verbeteren van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de mobiliteit voor alle doelgroepen."

De vijf ambities zijn in de mobiliteitsvisie verder uitgewerkt in totaal 21 speerpunten. Een aantal van de speerpunten die mogelijk van belang zijn voor de ontwikkeling van Science Park Zeist worden hieronder kort beschreven:

Allereerst wil de gemeente Zeist als onderdeel van de ambitie, *slim omgaan met ruimte*, de huidige parkeernormen actualiseren (speerpunt 8). Deze normen zijn nu nog gebaseerd op verouderde landelijke CROW parkeerkencijfers. Door de normen voor nieuwe ontwikkelingen op de bijgewerkte kencijfers te baseren komt de benodigde parkeercapaciteit beter overeen met de daadwerkelijke vraag. Naast parkeernormen voor auto's worden aan de aangekondigde Parkeernota 2023 ook normen voor fietsparkeren toegevoegd om het gebruik van dit duurzame alternatief te faciliteren en stimuleren. Dit sluit aan op speerpunt 17 waarin wordt beschreven dat de stallingsmogelijkheden voor fietsen moeten worden verbeterd.

Duurzame mobiliteit betekent ook dat openbaar vervoer (OV), deelmobiliteit en elektrisch vervoer (EV) gestimuleerd moeten worden. Om het gebruik van EV te verhogen in de gemeente wordt er onder andere geïnvesteerd in nieuwe laadpunten, zowel in de openbare ruimte als in nieuwe ontwikkelingen. Om dit te realiseren is tevens de Laadvisie Zeist 2021-2030 opgesteld. Hoe

deelmobiliteit wordt gestimuleerd in nieuwe ontwikkelingen wordt verder beschreven in de nieuwe parkeernota. Om de bruikbaarheid van het OV te vergroten wil Zeist inzetten op betere voor- en natransportmogelijkheden op belangrijke knooppunten (speerpunt 16). Aansluitend moeten overstappunten voor verschillende modaliteiten gecombineerd worden om het OV beter te benutten. Hiervoor kijkt de gemeente met name naar het station (Driebergen-Zeist), Zeist Noord, Zeist Centrum, Zeist Jordanlaan en Den Dolder (speerpunt 18).

### **Mobiliteitsplan 2022-2027**

Hoewel de mobiliteitsvisie een aantal belangrijke aanknopingspunten opsomt op het gebied van mobiliteit zijn ze nog weinig concreet. Daarom is het Mobiliteitsplan 2022-2027 opgesteld door de gemeente Zeist waarin voor elk speerpunt de uit te voeren maatregelen worden benoemd.

Zoals gesteld in de mobiliteitsvisie wil Zeist de parkeernormen actualiseren in een nieuwe parkeernota (speerpunt 8). De belangrijkste eigenschappen van de beoogde parkeernota zijn:

- De normen zijn gebaseerd op de ondergrens van de nieuwe CROW kencijfers.
- De berekende parkeerbehoefte moet op eigen terrein worden opgevangen.
- Er moet een parkeerbalans worden opgesteld om dubbelgebruik van plekken te faciliteren.
- De parkeerbehoefte van eventuele huidige functies die verdwijnen mag worden gesaldeerd met de toekomstige parkeerbehoefte, mits de huidige functies nog in gebruik zijn.
- Er mag een mobiliteitscorrectie worden toegepast als: (1) een ontwikkeling zich binnen loopafstand van een OV-knooppunt bevindt, (2) vormen van deelmobiliteit worden ingezet en (3) extra fietsparkeren wordt gerealiseerd en fietsgebruik actief wordt gestimuleerd. Een lagere norm kan alleen met een goede onderbouwing en met concrete maatregelen worden toegekend.

Een andere maatregel uit het mobiliteitsplan die relevant kan zijn voor de ontwikkeling Science Park Zeist is de beoogde pilot die de gemeente wil uitvoeren bij de bushalte Jordanlaan. Via het programma U-Ned heeft de gemeente subsidie gekregen om deze bushalte om te bouwen tot een hub waar reizigers kunnen overstappen van fiets naar bus en vice versa. Daarnaast is het plan om op deze en andere belangrijke overstappunten voorzieningen zoals oplaadpunten voor elektrische fietsen en deelfietsen toe te voegen. Aangezien de halte Jordanlaan één van de drukst bezochte bushaltes in Zeist ligt en nabij de TNO locatie ligt biedt dit kansen voor de nieuwe ontwikkeling.

### **Nota Parkeernormen Zeist 2023**

Het doel van de Parkeernota 2023 van de gemeente Zeist is om de verouderde parkeernormen uit 2004 bij te werken op basis van de ambities uit de Mobiliteitsvisie 2021. De gemeente wil onder andere het volgende bereiken: meer gebiedsgerichte parkeernormen, meer flexibiliteit in de toepassing van parkeernormen, stimuleren van bouwontwikkelingen en versnellen van bouwplanprocessen.

## Autoparkeernormen

De normen beschreven in de Parkeernota 2023 schrijven nog steeds het minimale aantal parkeerplekken voor dat op eigen terrein moet worden aangelegd bij nieuwe (her)ontwikkelingen. Het verschil is dat de normen gebaseerd zijn op de meest recente CROW kencijfers (publicatie 381 uit 2018). Daarnaast wordt in plaats van de bovengrens, de ondergrens van de kencijfers als norm gehanteerd en is de stedelijkheid van de gemeente Zeist sinds de oorspronkelijke Parkeerbeleidsnota veranderd van *matig stedelijk* naar *sterk stedelijk*. Deze ontwikkelingen resulteren in de normen te zien in de onderstaande tabel.

Tabel 2.2: Autoparkeernormen uit de Parkeernota 2023 voor de relevante functies

Functie	Eenheid	Zone A	Zone B*	Zone C	Zone D	Aandeel bezoekers
(Commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	per 100 m <sup>2</sup> BVO	1,3	1,6	2,0	3,3	20%
Kantoren (kantoren zonder baliefunctie)	per 100 m <sup>2</sup> BVO	0,9	1,3	1,4	2,3	5%
Arbeidsintensieve/ bezoekers-extensieve bedrijven (laboratorium)	per 100 m <sup>2</sup> BVO	1,1	1,5	1,9	2,1	5%

\*Science Park Zeist ligt in zone B

## Mobiliteitscorrecties autoparkeren

De nieuwe parkeernota staat in sommige gevallen toe dat er een mobiliteitscorrectie wordt toegepast op de normatieve parkeerbehoefte, door de inzet of aanwezigheid van alternatieven voor de privéauto:

1. Wanneer een locatie zich in de nabijheid (op loopafstand) van hoogwaardig OV bevindt mag een reductiepercentage op de normatieve parkeerbehoefte worden toegepast. De hoogte van het reductiepercentage varieert van 0% tot 20% en is afhankelijk van de kwaliteit van, en de loopafstand tot het OV-knooppunt.
2. Wanneer deelmobiliteit wordt toegepast in nieuwe ontwikkelingen met woonfuncties mag ook een reductiepercentage op de normatieve parkeerbehoefte worden toegepast. Hiervoor geldt ook een maximale korting van 20% en de voorwaarde dat er een mobiliteitsplan moet worden opgesteld.
3. Tenslotte is het mogelijk om een mobiliteitscorrectie toe te passen voor niet-woonfuncties. Hiervoor moet een objectieve onderbouwing worden geleverd die minimaal bestaat uit cijfers met betrekking tot het autobezit en/of gebruik van de beoogde gebruikersgroepen van een functie en uit resultaten uit referentieprojecten waarin vergelijkbare maatregelen zijn genomen.

Hoewel het Mobiliteitsplan 2022-2027 beschreef dat reducties ook zouden kunnen worden toegepast door realisatie van extra fietsparkeren of het op een andere manier stimuleren van fietsgebruik, is dit niet teruggekomen in de conceptversie van de nieuwe nota parkeernormen.

### **Dubbelgebruik autoparkeren**

Naast het feit dat de normen uit de concept parkeernota aanzienlijk lager liggen dan de huidige normen schrijft de Parkeernota 2023 voor dat er een parkeerbalans moet worden opgesteld bij het bepalen van de behoefte. Doordat verschillende functies verschillende momenten hebben waarop de parkeervraag piekt, kan in theorie dubbelgebruik op de parkeerplekken worden toegepast. Echter worden voor kantoren en bedrijven (laboratoria) dezelfde aanwezigheidspercentage aangehouden in de parkeernota waardoor de mogelijkheid tot dubbelgebruik op de projectlocatie vervalt.

### **Realisatie autoparkeren**

Het uitgangspunt van de nieuwe nota parkeernormen is dat de parkeerbehoefte in principe op eigen terrein wordt opgevangen. Toch lukt dit niet altijd. Onder enkele voorwaarden is het dan mogelijk om parkeren deels op te lossen in de openbare ruimte. Allereerst moeten de plaatsen in de openbare ruimte beschikbaar zijn op de momenten dat ze nodig zijn, dit wordt beoordeeld door de gemeente Zeist op basis van een parkeeronderzoek (uitgevoerd door de initiatiefnemer). Het uitgangspunt is dat de bezetting van de openbare parkeerplaatsen, inclusief de extra behoefte als resultaat van de ontwikkeling, niet boven de 85% uitkomt.

### **Fietsparkeernormen**

Behalve parkeernormen voor de auto beschrijft de nieuwe parkeernota ook fietsparkeernormen om deze duurzame modaliteit meer ruimte te geven en zo het gebruik te stimuleren. In tegenstelling tot de parkeernormen voor auto's wordt voor de fiets geen onderscheid gehanteerd tussen de verschillende type gebieden. Daarnaast wordt niet de ondergrens van de CROW kencijfers als norm gebruikt maar wordt er uit gegaan van bovengemiddeld fietsgebruik. Voor een klein aantal functies geldt de gemiddelde bandbreedte als uitgangspunt omdat het voor die functies leidt tot een meer realistisch norm. De fietsparkeernormen die relevant zijn voor Science Park Zeist zijn te zien in de onderstaande tabel.

Tabel 2.2: Fietsparkeernormen uit de Parkeernota 2023 voor de relevante functies

<b>Funcie</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Fietsparkeernorm Personeel</b>	<b>Fietsparkeernorm Bezoekers</b>
(Commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	per 100 m <sup>2</sup> BVO	3,0	5,0
Kantoren (kantoren zonder baliefunctie)	per 100 m <sup>2</sup> BVO	3,0	3,0
Arbeidsintensieve/ bezoekers- extensieve bedrijven (laboratorium)	per 100 m <sup>2</sup> BVO	2,0	0,0



## 2.2. Gebiedsanalyse

Voor de gehele gemeente Zeist geldt dat circa 66% van de werknemers uit de provincie Utrecht komt, waarvan 21% uit eigen gemeente<sup>1</sup>. Van de 14.700 dagelijkse woon-werk bewegingen van buiten de gemeente naar Zeist komen de meeste uit de gemeenten Utrecht (6.900), Amersfoort (2.900) en Utrechtse Heuvelrug (1.500)<sup>2</sup>. Een groot deel van de mensen die in Zeist werken komen dus uit de buurt.

Station Driebergen-Zeist ligt op circa een kwartier fietsen van het projectlocatie op de reguliere fiets. Op dit station worden ook elektrische OV-fietsen aangeboden. Bushalte Sanatoriumlaan ligt direct op de Utrechtseweg nabij de locatie. Vanaf deze veel gebruikte bushalte rijdt bus 50 regelmatig tussen de projectlocatie en het treinstation. Ook zijn er in de omgeving diverse vormen van deelmobiliteit te vinden. Er staan een aantal deelauto's van Mywheels en Mobigo in de omgeving (zie Figuur 2.1) en daarnaast is TIER, aanbieder van elektrische deelfietsen, op 20 september 2023 toegetreden tot Zeist. Amersfoort en Utrecht zijn ook ontsloten door deze aanbieder, waarbij de e-fiets na een ritje op een hublocatie achtergelaten kan worden (one-way ritten).

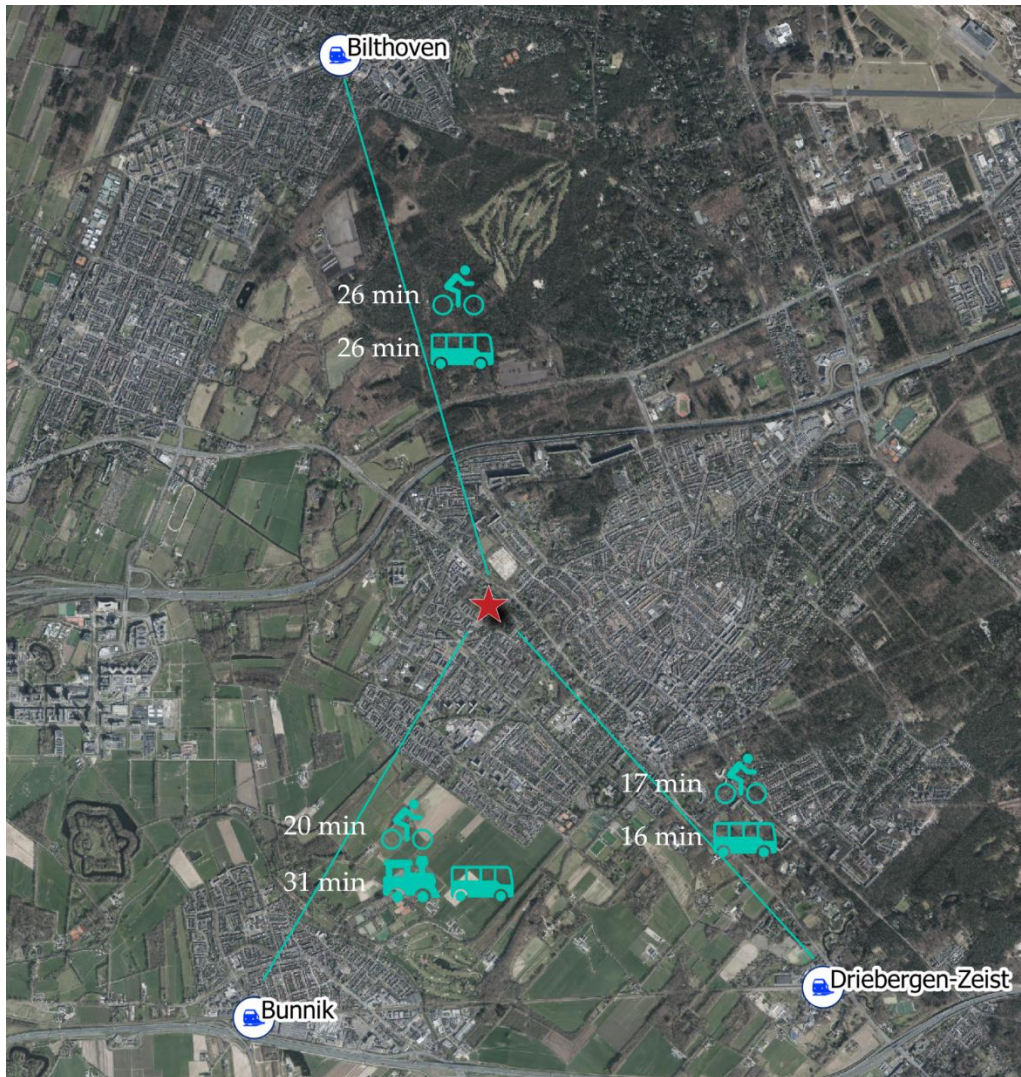


Figuur 2.1: ligging van de projectlocatie ten opzichte van de busverbindingen en bestaande deelauto's

<sup>1</sup> CBS – Banen van werknemers naar woon- en werkregio (2021)

<sup>2</sup> Gemeente Zeist – Mobiliteitsvisie, Ambities en uitgangspunten voor mobiliteit in de gemeente Zeist (2021)





Figuur 2.2: Ligging en reistijden van omliggende treinstations

### 2.3. Conclusie

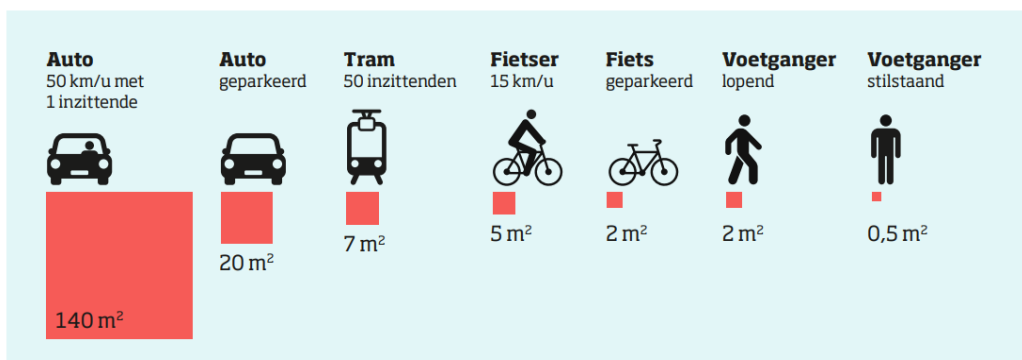
De beleidsanalyse liet zien dat de huidige parkeernormen in de gemeente Zeist sterk zijn verouderd. In de nieuwe Mobiliteitsvisie en het daaropvolgende Mobiliteitsplan is een eerste stap gezet om mobiliteit in de gemeente duurzamer in te vullen. De concept nota parkeernormen die hieraan moet bijdragen is echter nog niet vastgesteld. Wel biedt het Mobiliteitsplan andere kansen, zoals het voorgestelde pilotproject om deelfietsen aan te bieden bij de nabijgelegen bushalte Jordanlaan. De gebiedsanalyse liet zien dat een groot deel van de werknemers in Zeist uit de buurt komt (eigen of omliggende gemeenten). Dit biedt dus kansen voor actieve mobiliteit en openbaar vervoer, zeker omdat er een bushalte (Sanatoriumlaan) is gelegen vlak naast de projectlocatie.

### 3. Mobiliteitsvisie

De TNO locatie is met kantoor- als laboratoriumruimte een aantrekkelijke locatie voor bedrijven in de biotechnologische sector met een centrale ligging in Nederland. Het kan in de toekomst een aanvulling worden op de nabijgelegen locaties van Utrecht Science Park (Utrecht en Bilthoven). Duurzaamheid is een belangrijk onderdeel van het plan. Dit wordt niet alleen geuit in de vorm van vergroening van het terrein ten opzichte van de bestaande situatie, ook wordt er invulling gegeven aan duurzame energie, materiaalgebruik én mobiliteit.

Als onderdeel van het regionale netwerk rond Utrecht Science Park is de gemeente Zeist hier blij mee. De gemeente ziet dat zowel grote bedrijven als start-ups in de Life Sciences & Health sector uit moeten wijken naar andere locaties door een gebrek aan huisvesting. Door de realisatie van laboratorium- en R&D-ruimte op Science Park Zeist wordt deze trend omgedraaid en kan er een belangrijke impuls worden gegeven aan de sector. Niet alleen door werkgelegenheid te creëren maar ook door kansen te scheppen voor (lokale) toeleveranciers in andere sectoren.

De gemeentelijke ambitie om mobiliteit duurzamer in te richten is onder andere opgenomen in de nieuwe nota parkeernormen. Daarnaast geeft de Mobiliteitsvisie Zeist aan dat gemeente vrij baan wil geven aan de transitie naar duurzame mobiliteit en dat er zorgvuldiger moet worden omgegaan met de beschikbare ruimte. Arcadis | Over Morgen deelt deze visie en ziet dat vooral de rol van de privéauto dient te worden beperkt ten faveure van meer duurzame vervoersmodaliteiten. Dit kan worden bereikt aan de hand van de STOMP-prioritering (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service en Privéauto), de ruimtelijke winst die hiermee te behalen valt is te zien in de onderstaande figuur.

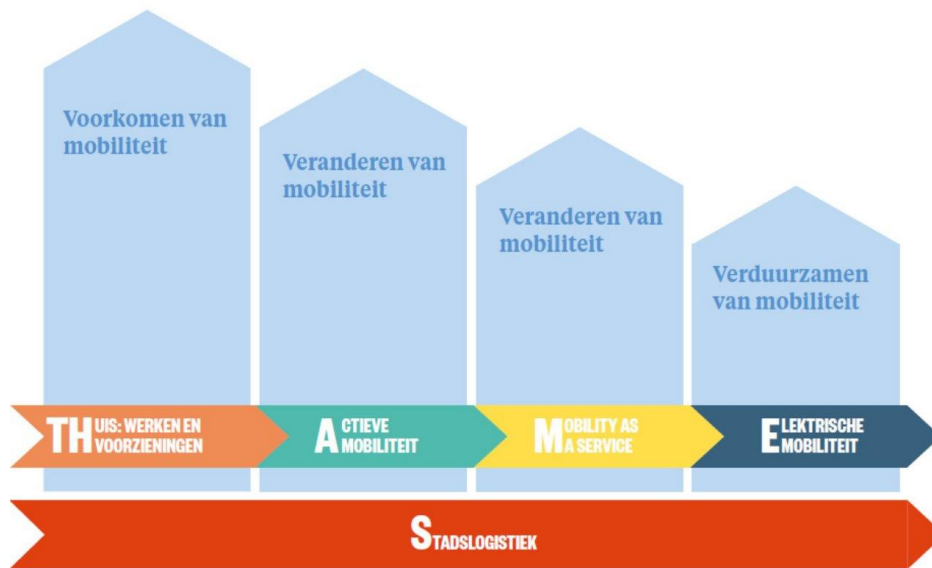


Figuur 3.1: Ruimtebeslag per vervoersmodaliteit

Naast de STOMP-prioritering zijn de principes van de Trias Mobilica leidend. Hierin wordt ingezet op; (1) het voorkomen van verplaatsingen (minder reisbewegingen), (2) het veranderen van verplaatsingen naar effectieve vervoersmodaliteiten (zoals lopen, fietsen en OV), en (3) het verduurzamen van verplaatsingen (duurzame en schone energie).

## 4. Mobiliteitsmaatregelen

Om ambities op het gebied van mobiliteit uit het voorgaande hoofdstuk te vertalen naar maatregelen hanteren wij de ThAMES-sequentie (zie Figuur 4.1). Hierin worden de principes van de Trias Mobilica (voorkomen, veranderen en verduurzamen van mobiliteit) en de STOMP-prioritering gecombineerd tot één integraal model. De mobiliteitsmaatregelen richten zich dus op het verminderen van de rol van de privéauto door hoogwaardige alternatieven te faciliteren.



Figuur 4.1: ThAMES-sequentie voor duurzame mobiliteitsmaatregelen

### 4.1. Thuiswerken en Voorzieningen

Aangezien er geen woningen worden ontwikkeld op de projectlocatie zal de aanwezigheid van voorzieningen (zoals winkels, zorg of onderwijs) in de omgeving nauwelijks invloed hebben op het mobiliteitsgedrag van werknemers en bezoekers. Thuiswerken daarentegen heeft wel degelijk een effect. Onderzoek van het CPB<sup>3</sup> toonde bijvoorbeeld aan dat zelfs voor de coronacrisis, mensen al ongeveer 11% van de tijd thuiswerken. Dit percentage is met name hoog voor kantoorfuncties en is daarnaast alleen maar gestegen in de afgelopen jaren. Omdat de huidige parkeernota uit 2004 stamt is het onwaarschijnlijk dat dit effect mee wordt gewogen in de normen. Mede hierom adviseren wij om niet meer parkeerplekken aan te leggen dan noodzakelijk volgens normen.

### 4.2. Actieve Mobiliteit

De gebiedsanalyse liet zien dat veel mensen die in Zeist werken uit dezelfde regio komen, daarom liggen er veel kansen voor actieve mobiliteit. In overeenstemming met de Mobiliteitsvisie van de gemeente Zeist adviseren wij dan ook om actieve mobiliteit te stimuleren door hoogwaardige

<sup>3</sup> CPB - Thuiswerken vóór, tijdens en ná de Coronacrisis (2021)



fietsparkeervoorzieningen te realiseren om deze kansen te benutten. Hierin is het van belang om eventuele drempels voor het gebruiken van de fiets weg te nemen.

Voornamelijk bezoekers van korte duur van het gebied willen zo min mogelijk tijd besteden aan het stallen en ophalen van hun fiets. Daarom adviseren wij om voor deze groep bovengrondse parkeervoorzieningen te realiseren dicht bij de hoofdentrees van de gebouwen. Deze bovengrondse parkeervoorzieningen moeten ook geschikt worden gemaakt voor het parkeren van bijzondere fietsen (b.v. elektrische fietsen, bakfietsen, snorfietsen of andere zware fietsen). De parkeerbehoefte voor bijzondere fietsen zal ongeveer 5% van de totale parkeerbehoefte bedragen. Een deel van deze bovengrondse parkeervoorzieningen is idealiter ook voorzien van laadinfrastructuur voor elektrische fietsen. Het aantal benodigde fietsparkeerplekken wordt in meer detail besproken in Hoofdstuk 5.1 (Parkeerbalans Fiets).

#### 4.3. Mobility as a Service (MaaS)

Omdat de ontwikkeling bestaat uit kantoor- en laboratoriumruimte, en niet uit woningen, zal de locatie voornamelijk als bestemming dienen. Daarom zijn de kansen voor het inzetten van round-trip deelauto's in het gebied beperkt. Mogelijk kunnen de MyWheels auto's in de omgeving incidenteel gebruikt worden als medewerkers van Science Park Zeist naar een afspraak moeten die moeilijk te bereiken is met andere vervoersmodaliteiten. Hiervoor kan er ook worden gekeken naar de inzet van *business-to-business (B2B)* deelauto's vanuit de nieuwe huurders.

Om genoeg alternatieven voor de privéauto te bieden moet er onder andere worden gekeken naar de aansluiting op het bestaande OV in de omgeving, bijvoorbeeld door te kijken naar de invulling van de *last-mile*. Voor de drie NS-stations in de nabijheid (Driebergen-Zeist, Bilthoven en Bunnik) is de reistijd naar de projectlocatie per fiets gelijk of korter dan per bus (zie Figuur 2.2), hiervoor biedt de OV-fiets (van NS) dus een goede oplossing. Des te meer nu er op station Driebergen-Zeist sinds kort ook elektrische OV-fietsen worden aangeboden die de reistijd nog verder kunnen verkorten.

Voor de bushalte Sanatoriumlaan zal geen aanvullend vervoer nodig zijn als *last-mile* oplossing, omdat deze halte direct naast de projectlocatie ligt. Toch is de verwachting dat ook een deel van de bezoekers via de verder gelegen bushalte Jordanlaan naar het gebied zal reizen omdat hier naast de Syntus-bussen ook U-OV bussen stoppen. Daarom is het van belang dat het geplande U-Ned pilotproject, waarin extra voorzieningen (waaronder deelfietsen) worden toegevoegd aan deze halte, wordt doorgezet. Dit belang dient te worden gecommuniceerd met de gemeente. Als laatste is het belangrijk om te vermelden dat bezoekers niet altijd op de hoogte zijn van alternatieven voor de privéauto. Het kan dus nuttig zijn om, bijvoorbeeld op de websites van de ontwikkelaar of nieuwe huurders, informatie toe te voegen over hoe het gebied vanuit verschillende richtingen bereikt kan worden.

#### 4.4. Elektrische Mobiliteit (Autoparkeren)

De laatste stap in de THAMES-sequentie omvat maatregelen voor de auto. Eén van de beschreven maatregelen in het planboek is om de huidige calamiteiteninrit (zuidzijde, Crosestein) op te waarderen tot een volwaardige terreinontsluiting. Deze inrit zou dan met name bedoeld zijn voor



personeel en bezoekers van het gebouw uit fase 1. Door een dergelijke inrit te realiseren kan het autoverkeer binnen het gebied beperkt worden, wat ook leidt tot een veiligere situatie voor voetgangers en fietsers. Daarnaast kan de druk op de huidige hoofdonthoudingsweg (Oirschotlaan) verlicht worden door de realisatie van een tweede inrit. Om te voorkomen dat er overlast ontstaat in de naastgelegen wijk zal vrachtverkeer gebruik moeten blijven maken van de huidige terreinonthouding.

Tenslotte is het van belang om voldoende laadinfrastructuur aan te leggen om het gebruik van elektrische auto's te faciliteren. Volgens Europese regelgeving (EPBD III) moet er bij nieuwe utiliteitsbouw met meer dan tien parkeerplekken minimaal één oplaadpunt gerealiseerd worden, daarnaast moet één op de vijf (20%) parkeerplekken moeten worden voorbereid op de plaatsing van laadpalen door loze leidinginfrastructuur aan te leggen. Gezien het relatief hoge aantal elektrische en plug-in hybride auto's in Nederland (c.a. 7%<sup>4</sup>) en de verwachte groei hiervan zullen er meer dan één laadpaal nodig zijn om te voldoen aan de verwachte vraag. Daarom hanteren wij de landelijke CROW kencijfers voor het aandeel oplaadpunten als minimum. Voor alle eerder beschreven functies (kantoor met balie, kantoor zonder balie en laboratoria) geldt een percentage van 3%.

#### 4.5. (Stads)logistiek

Zoals hierboven beschreven zal de huidige hoofdentree de enige entree voor vrachtverkeer blijven om te voorkomen dat vrachtverkeer overlast in de wijk veroorzaakt. Overige logistieke maatregelen zijn nog niet verder vastgelegd.

---

<sup>4</sup> Nederland Elektrisch – Aantal geregistreerde elektrische voertuigen in Nederland (2023)

## 5. Mobiliteitsbalans

In dit hoofdstuk worden mobiliteitsbalansen opgesteld om de parkeerbehoefte te bepalen voor zowel fiets als auto. Voor de autoparkeerbilans worden twee scenario's onderscheiden; (1) de bestaande situatie wordt gebruikt als referentiescenario en (2) de nieuwe situatie in het geval van toevoeging van 50% laboratorium aan het bestemmingsplan om de planologische situatie in overeenstemming te brengen met de feitelijke situatie. Beide scenario's worden getoetst aan zowel de verouderde als de nieuwe parkeernormen.

### 5.1. Parkeerbilans Fiets

Hoewel de verouderde parkeernota (2004) geen normen voorschrijft voor fietsparkeren doet de nota parkeernormen 2023 dat wel. In het bepalen van de fietsparkeerbehoefte is uitgegaan van een programma met 33.670 m<sup>2</sup> BVO en een 50/50 verdeling van kantoor zonder balie en laboratorium (nieuw bouwplan).

Tabel 5.1: Fietsparkeerbehoefte op basis van de concept nota parkeernormen

Totaal Aantal BVO	33670						
Functie (Norm referentie)	Percentage	Aantal BVO	Parkeernorm Personeel	Parkeernorm Bezoekers	Behoeft Personeel	Behoeft Bezoekers	Parkeerbehoefte Totaal
Kantoor (kantoren zonder baliefunctie)	50%	16835	3,0	3,0	505,1	505,1	1010,1
Arbeidsintensieve/ bezoekers-extensieve bedrijven (o.a. laboratorium)	50%	16835	2,0	0,0	336,7	0,0	336,7
<b>Totaal</b>					<b>842</b>	<b>505</b>	<b>1347</b>
Type fietsenstalling	Percentage	Behoeft personeel	Behoeft bezoekers	Behoeft totaal			
Standaard	45%	379	227	606			
Niet-standaard vakken (hart-op-hart afstand minimaal 50cm)	50%	421	253	673			
Grote vakken (bromfiets, snorfiets, bakfiets, etc.)	5%	42	25	67			
<b>Totaal</b>		<b>842</b>	<b>505</b>	<b>1347</b>			

De bovenstaande tabel laat zien dat de theoretische fietsparkeerbehoefte op basis van de concept nota parkeernormen zeer, en waarschijnlijk onrealistisch, hoog is (1347 plekken). Een belangrijke reden hiervoor is dat er voor kantoren zonder baliefunctie een bezoekersnorm van 3,0 plekken wordt gehanteerd, naast de al hoge norm van 3,0 voor personeel. Dit lijkt geen goede afspiegeling van de realiteit aangezien het percentage bezoekers voor kantoren zonder baliefunctie voor autoparkeernormen slechts 5% is. Ter referentie, in het centrum van Amsterdam wordt een fietsparkeernorm van totaal 2,9 per 100 m<sup>2</sup> BVO gehanteerd voor kantoren zonder baliefunctie. De onderstaande tabel laat daarom de parkeerbehoefte zien als er een totale norm van 3,0 wordt gehanteerd voor kantoor zonder baliefunctie.

Totaal Aantal BVO	33670						
Functie (Norm referentie)	Percentage	Aantal BVO	Parkeernorm Personeel	Parkeernorm Bezoekers	Behoeft Personeel	Behoeft Bezoekers	Parkeerbehoefte Totaal
Kantoor (kantoren zonder baliefunctie)	50%	16835	2,5	0,5	420,9	84,2	505,1
Arbeidsintensieve/ bezoekers-extensieve bedrijven (o.a. laboratorium)	50%	16835	2,0	0,5	336,7	84,2	420,9
<b>Totaal</b>					<b>758</b>	<b>168</b>	<b>926</b>
Type fietsenstalling	Percentage	Behoeft personeel	Behoeft bezoekers	Behoeft totaal			
Standaard	45%	341	76	417			
Niet-standaard vakken (hart-op-hart afstand minimaal 50cm)	50%	379	84	463			
Grote vakken (bromfiets, snorfiets, bakfiets, etc.)	5%	38	8	46			
<b>Totaal</b>		<b>758</b>	<b>168</b>	<b>926</b>			

Tabel 5.2: Fietsparkeerbehoefte op basis van meer realistische parkeernormen

Op basis van de meer realistische maar nog steeds ambitieuze normen is de maximale parkeerbehoefte op het piekmoment (werkdagochtend of -middag) dus 926 plekken. Volgens de concept nota parkeernormen dient 5% (46 plekken) van deze plekken gereserveerd te worden voor bijzondere fietsen en 50% (463) voor overige niet-standaard fietsen.

## 5.2. Parkeerbalans Auto

### **Bestaande situatie – Oude Normen**

Voordat een parkeerbalans wordt opgesteld voor de nieuwe situatie (wijziging bestemmingsplan) wordt er gekeken naar de bestaande situatie, dit geeft namelijk meer inzicht in de theoretische parkeerbehoefte ten opzichte van het daadwerkelijke gebruik. Het oorspronkelijke bestemmingsplan voorziet volledig in de functie kantoor, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt tussen kantoorruimte met of zonder baliefunctie. De functie laboratorium (arbeidsintensief/ bezoekers-extensief bedrijf) maakt geen onderdeel uit van het oorspronkelijke bestemmingsplan. Door toepassing van de normen uit de parkeernota van 2004 leidt dit tot de maximale parkeerbehoefte te zien in de onderstaande tabel.

Tabel 5.3: Theoretische parkeerbehoefte in de bestaande situatie

Functie	Aantal m2 BVO	Parkeernorm (per 100 m2 BVO)	percentage bezoekers	Parkeerbehoefte**
Commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	33.670	3,3*	20%	1.112
<i>Totaal</i>	<i>33.670</i>			<i>1.112</i>

\*Norm uit de parkeernota 2004 (matig stedelijk gebied, rest bebouwde kom)

\*\*Aangezien er maar één functie is in de bestaande situatie zijn er geen mogelijkheden tot dubbelgebruik

Hoewel er dus een maximale parkeerbehoefte van 1.112 plekken is in de bestaande situatie, zijn er op het terrein slechts 367 parkeerplekken om aan deze vraag te voldoen (zie Bijlage 1). Ondanks dit grote theoretische tekort aan parkeerplekken (745) is er in het verleden geen significante parkeeroverlast veroorzaakt in de omliggende gebieden. Dit bevestigt dat de parkeernormen uit de verouderde nota geen goede afspiegeling zijn van de werkelijke situatie.

## Bestaande situatie – Nieuwe Normen

Tabel 5.4: Theoretische parkeerbehoefte in de bestaande situatie

Functie	Aantal m2 BVO	Parkeernorm (per 100 m2 BVO)	percentage bezoekers	Parkeerbehoefte**
Commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	33.670	1,6*	20%	539
<b>Totaal</b>	<b>33.670</b>			<b>539</b>

\*Norm uit de parkeernota 2023 (sterk stedelijk gebied, schilwijk)

\*\*Aangezien er maar één functie is in de bestaande situatie zijn er geen mogelijkheden tot dubbelgebruik

Wanneer het oorspronkelijk plan wordt getoetst aan de nieuwe normen valt op dat de parkeerbehoefte meer dan gehalveerd wordt. Hoewel er nog steeds een theoretisch tekort is (172), is dit tekort afgenomen ten opzichte van scenario 1.

## Nieuwe situatie (wijziging bestemmingsplan) – Oude Normen

In het geval van een partiële wijziging van het bestemmingsplan voor Science Park Zeist verandert de parkeerbehoefte. Deze wijziging zou inhouden dat er 50% laboratorium (arbeidsintensief / bezoekersextensief bedrijf) wordt toegevoegd. De onderstaande tabel presenteert de parkeerbalans.

Tabel 5.5: Theoretische parkeerbehoefte bij een partiële wijziging van het bestemmingsplan (oude normen)

Functie	Aantal m2 BVO	Parkeernorm (per 100 m2 BVO)	percentage bezoekers	Parkeerbehoefte**
Commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	16.835	3,3*	20%	556
Arbeidsintensieve/ bezoekers-extensieve bedrijven (laboratorium)	16.835	2,8*	5%	471
<b>Totaal</b>	<b>33.670</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.027</b>

\*Norm uit de parkeernota 2004 (matig stedelijk gebied, rest bebouwde kom)

\*\*Aangezien de piekbehoefte van beide functies op hetzelfde moment valt (werkdagochtend en -middag) zijn er geen mogelijkheden tot dubbelgebruik

De bovenstaande tabel laat zien dat een partiële wijziging van het bestemmingsplan resulteert in een theoretische parkeerbehoefte van 1027 plekken, dat betekent ook dat het theoretisch tekort nog maar 660 plekken is wanneer hetzelfde aantal parkeerplaatsen beschikbaar zou blijven. Aangezien het theoretisch tekort afneemt door de wijziging van het bestemmingsplan, is het niet waarschijnlijk dat overlast in omliggende wijken toeneemt.

## Nieuwe situatie (wijziging bestemmingsplan) – Nieuwe Normen

Tabel 5.6: Theoretische parkeerbehoefte bij een partiële wijziging van het bestemmingsplan (nieuwe normen)

Funcctie	Aantal m2 BVO	Parkeernorm (per 100 m2 BVO)	percentage bezoekers	Parkeerbehoefte**
Commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	16.835	1,6*	20%	269
Arbeidsintensieve/ bezoekers-extensieve bedrijven (laboratorium)	16.835	1,5*	5%	253
<b>Totaal</b>	<b>33.670</b>	-	-	<b>522</b>

\*Norm uit de parkeernota 2023 (sterk stedelijk gebied, schilwijk)

\*\*Aangezien de piekbehoefte van beide functies op hetzelfde moment valt (werkdagochtend en -middag) zijn er geen mogelijkheden tot dubbelgebruik

Ook wanneer het gewijzigde plan wordt getoetst aan de nieuwe normen neemt de parkeerbehoefte af, het theoretisch tekort is in de nieuwe situatie slechts 155 plekken. Aangezien dit tekort vele malen kleiner is dan in de oorspronkelijke situatie is het onwaarschijnlijk dat de wijziging van het bestemmingsplan voor parkeerproblemen zal zorgen.

Tabel 5.6: Vergelijking tussen de theoretische parkeerbehoefte in vier scenario's

Scenario	Theoretische parkeerbehoefte	Beschikbare parkeercapaciteit	Theoretisch tekort
1. Bestaande situatie (oude normen)	1.112	367	745
2. Bestaande situatie (nieuwe normen)	539	367	172
3. Nieuwe situatie (oude normen)	1027	367	660
4. Nieuwe situatie (nieuwe normen)	522	367	155

### 5.3. Conclusie

In dit hoofdstuk zijn parkeerbalansen opgesteld voor zowel fiets als auto. Hoewel een partiële wijziging van het bestemmingplan in principe geen parkeerbalans voor fietsen vereist, geeft deze wel inzicht in de behoefte in de toekomstige situatie bij realisatie van het volledige bouwplan. Aangezien de bezoekersnorm voor fietsparkeren bij kantoren zonder baliefunctie onrealistisch hoog is in de concept nota parkeernormen hanteren, wij hier een aangepast norm. Dit resulteert in een totale parkeerbehoefte op het piekmoment van ongeveer 930 plekken.

De parkeerbalans voor auto's is ingevuld aan de hand van vier verschillende scenario's. Hieruit blijkt dat de theoretische parkeerbehoefte in de bestaande situatie (1.112) velen malen groter is, dan de beschikbare capaciteit (367). Toch heeft dit niet gezorgd voor parkeeroverlast, enerzijds omdat de



huidige parkeernormen geen goede afspiegeling meer zijn van de realiteit en anderzijds omdat het aannemelijk is dat een belangrijk deel van de werknemers en bezoekers uit de buurt komt, en dus andere modaliteiten zal gebruiken dan de auto's. In het geval van alleen een partiële wijziging van het bestemmingsplan (toevoegen van 50% laboratoriumfunctie) zou de theoretische parkeerbehoefte afnemen naar 1.027 plekken, het is dus niet waarschijnlijk dat deze wijziging leidt tot meer parkeeroverlast.

Wanneer de twee scenario's worden getoetst aan de nieuwe normen kan dezelfde conclusie worden getrokken. In beide gevallen (bestaande en nieuwe situatie) is de parkeerbehoefte kleiner dan de oorspronkelijke theoretische parkeerbehoefte. Ook hier kan dus gesteld worden dat de wijziging van het bestemmingsplan niet leidt tot parkeeroverlast in omliggende wijken.

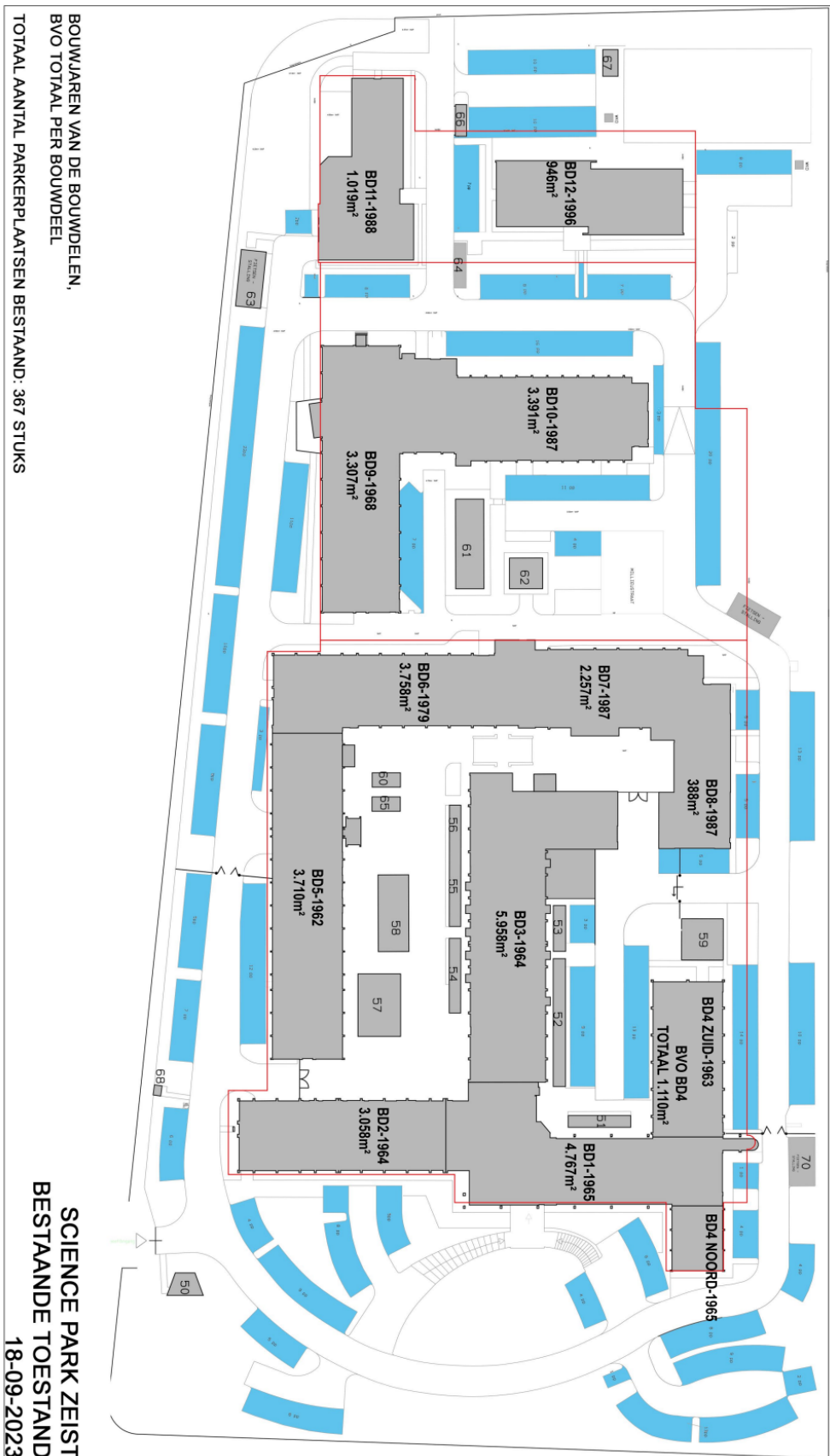
---

## 6. Conclusie

Het effect van de voorgestelde partiële wijziging van het bestemmingsplan, namelijk de toevoeging van 50% laboratoriumfunctie, is minimaal. Er is getoetst aan de huidige nota parkeernormen van Zeist. Hieruit bleek dat de theoretische parkeerbehoefte zal afnemen van 1.112 plekken naar 1.027 plekken. Aangezien het beschikbare aantal parkeerplekken (367) gelijk blijft na wijziging van het bestemmingsplan is het dus niet waarschijnlijk dat het parkeertekort en (eventuele) bijbehorende overlast toeneemt. Wanneer de bestemmingsplanwijziging wordt getoetst aan de normen uit de concept Nota Parkeernormen Zeist (2023) neemt het theoretisch parkeertekort zelfs nog verder af.

Tenslotte is de parkeerbehoefte voor fietsen in kaart gebracht. Hoewel de concept nota ook parkeernormen voor fietsen voorschrijft, lijken deze niet in lijn te liggen met de realiteit. Met name een bezoekersnorm van 3,0 fietsparkeerplekken per 100 m<sup>2</sup> voor kantoren zonder baliefunctie lijkt veel te hoog. Door toepassing van een totale parkeernorm (werknemers en bezoekers) van 3,0 voor deze functie, en 2,0 voor de laboratoriumfunctie, ontstaat een totale parkeerbehoefte van bijna 930 plekken. Daarvoor is voldoende ruimte op het terrein.

# Bijlage 1: Bestaande Parkeercapaciteit



BOUWJAREN VAN DE BOUWDELEN,  
BVO TOTAAL PER BOUWDEEL

SCIENCE PARK ZEIST  
BESTAANDE TOESTAND  
18-09-2023