

DATUM 18 april 2023
VAN Jasper Tromp

PROJECT Zwolle - Dokter van Deenweg 84-92
Projectnummer 20210176

PARKEREN - HERONTWIKKELING DOKTER VAN DEENWEG 84 - 92, ZWOLLE

1. INLEIDING

De initiatiefnemer wil de panden aan de Dokter van Deenweg 84-92 te Zwolle herontwikkelen. Voor deze ontwikkeling is op 28 april 201 het voorontwerp bestemmingsplan 'Ceintuurbaanzone, Dokter van Deenweg 84-92' ter inzage gelegd.

In het voorontwerp bestemmingsplan is de parkeerbehoefte voor 24 woningen berekend op 39 parkeerplaatsen. Er is destijds gekozen om te rekenen met 1 parkeernorm (1,6 per woning) omdat het type woning (prijsklasse) nog niet bekend was. De plannen zijn nu verder uitgewerkt, en het woonprogramma is bekend. Op basis van het gemeentelijke beleid geldt voor een woningbouwprogramma het principe van 30%/40%/30% (goedkoop/middelduur/duur). Voor dit principe geldt een prijssegmenten van de verschillende woningtypen,

Segment		CPI	
		koop	huur
1	Goedkoop	< € 224.154	< € 763,47
2a	Middelduur -1	< € 277.524	< € 907,29
2b	Middelduur -2	< € 346.905	< € 1120,77
3	Duur	> € 346.905	> € 1120,77

Prijssegmenten gemeente Zwolle (peil 2022)

Met de beoogde ontwikkeling worden op basis van de prijssegmenten van de gemeente Zwolle (Peil 2022) de volgende type woningen gerealiseerd:

- 7 goedkopen appartementen;
- 7 middelduur 1;
- 8 middelduur 2;
- 2 dure appartementen.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten is de parkeerbehoefte onderbouwd. Deze memo voorziet hierin.

2. TOETSINGSKADER

Voor de beoogde ontwikkeling wordt de parkeerbehoefte berekend op basis van de Regeling Parkeernormen 2016 en het paraplubestemmingsplan 'Zwolle – parapluplan parken' vastgesteld op 7 maart 2017. In de regeling wordt verwezen naar de parkeerkencijfers van het CROW. De Regeling Parkeernormen 2016 versie 2021, schrijft voor dat de parkeeropgave wordt bepaald aan de hand van het gemiddelde in de bandbreedte van het parkeerkencijfer CROW. Op basis van de stedelijkheidsgraad van de gemeente Zwolle valt de gemeente Zwolle in sterk stedelijk gebied. Op basis van de stedelijkheidsgraadkaart die de gemeente Zwolle voor haar ambtsgebied heeft opgesteld, valt het projectgebied in matig stedelijk en is gelegen in de rest bebouwde kom.

3. PARKEERBEHOEFTE

3.1 Parkeerbehoefte (auto)

Met de beoogde ontwikkeling verandert de functie van het gebied. Deze verandering van functie kan negatieve gevolgen hebben op de parkeerbehoefte van het gebied. Hieronder zijn een aantal tabellen opgenomen die berekeningen laten zien waarbij ook het dubbelgebruik is meegenomen van de parkeerplaatsen. In deze tabel is de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie weergegeven. Voor het beoogde appartement gelden de parkeernormen 1,4 (midden/ goedkoop) en 1,8 (duur) per woning. De parkeernormen zijn inclusief 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers van de woningen.

Naar verwachting ligt de werkelijke parkeerbehoefte lager, binnen de beoogde doelgroep voor de goedkoop woningen beschikt niet iedereen over een auto en zal meer gebruik maken van de fiets. Een lagere parkeernorm (1 per woning) voor deze woningen zou meer realistisch zijn.

Omdat in het gemeentelijke parkeerbeleid voor de goedkopen woningen geen afzonderlijk kengetallen beschikbaar zijn, is zekerheidshalve toch uitgegaan van de parkeernorm 1,4. Daarnaast wordt in de berekening ervan uitgegaan dat de parkeerplaatsen niet worden verhuurd/ verbonden zijn aan een appartement. Alle parkeerplaatsen zijn dus voor alle gebruikers en bezoekers vrij beschikbaar.

Tabel 1: Parkeerbehoefte

	Functie	Eenheid	Parkeernorm	parkeerbehoefte
Beoogde situatie	Huur, appartement, midden/goedkoop	22 stuks	1,4 per woning	30,8 parkeerplaatsen
	Huur appartement duur	2 stuks	1,8 per woning	3,6 parkeerplaatsen
Totaal				34,4 parkeerplaatsen

Tabel 2: De parkeerbehoefte aan de hand aanwezigheidspercentages (huidig en nieuw)

Functie	aanwezigheidspercentages							
		Werkdagen				Zaterdag		Zondag
	parkeerbehoefte	Ochtend	Middag	Avond	Nacht	Middag	Avond	Middag
Wonen bewoner	27,2	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
Wonen bezoekers	7,2	10%	20%	80%	0%	60%	100%	70%
Kantoor	-24,6	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%
Totaal (afgerond)		-10	-10	29	27	21	29	24

Tabel 3: De parkeerbehoefte aan de hand aanwezigheidspercentages (nieuw situatie)

Functie	aanwezigheidspercentages							
		Werkdagen				Zaterdag		Zondag
	parkeerbehoefte	Ochtend	Middag	Avond	Nacht	Middag	Avond	Middag
Wonen bewoner	27,2	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
Wonen bezoekers	7,2	10%	20%	80%	0%	60%	100%	70%
Totaal (afgerond)		15	16	31	27	20	29	24

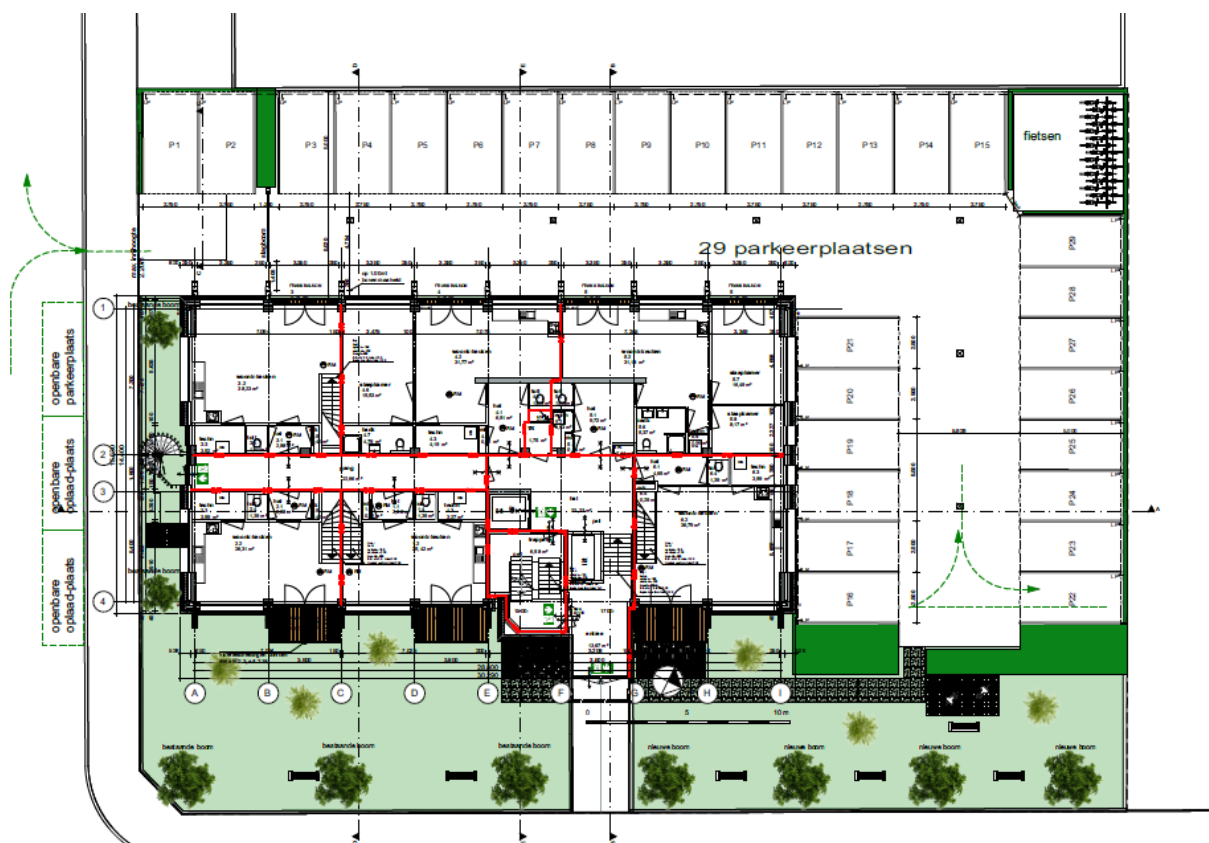
Uit tabel 1 blijkt dat voor de ontwikkeling maximaal 34,4 (afgrond 35) parkeerplaatsen noodzakelijk. Op basis van aanwezigheidspercentages (tabel 2) van de verschillende gebruikersgroepen is de parkeervraag op diverse momenten bepaald. De situatie op de werkdag (ochtend, middag, avond en nacht), de zaterdag (middag en avond) en zondag is hierbij in beeld gebracht. Op basis hiervan is in de avondperiode (werkdag en zaterdag) een maximale parkeerbehoefte van 29 parkeerplaatsen. In de nieuwe situatie verdwijnt de kantoorfunctie volledig uit het plangebied daarom, is in tabel 3 de parkeerbehoefte enkel op basis van de aanwezigheidspercentages van de nieuwe functies berekend. Hieruit blijkt dat op werkdagen in de avond een parkeerbehoefte is van 31 parkeerplaatsen. Dit is het moment dat de kantoren in de omgeving dicht zijn en werknemers van deze kantoren naar huis gaan.

3.3 Parkeerbehoefte (Fiets)

Voor de beoogde woonfunctie is het bouwbesluit 2012 relevant. Voor woningen wordt verwezen naar het Rijksbouwbesluit Artikel 4.31. op basis van dit artikel, geldt dat er per appartementen een berging volgens de juiste afmetingen aanwezig moet zijn. In het beoogde plan worden in de souterrain 24 bergingen ten behoeve van de appartementen gerealiseerd. Daarmee wordt voldaan aan de regels uit het bouwbesluit. Ten behoeve van bezoekers, wordt op het maaiveld een (overdekte) fietsenstalling gerealiseerd. Geconcludeerd kan worden dan binnen het plangebied voldoende fiets parkeervoorzieningen worden gerealiseerd.

4. VERANTWOORDING PARKEERBEHOEFTE (AUTO)

In figuur 1 is de situeringstekening van de openbare ruimte weergegeven. Om meer groen binnen het projectgebied te realiseren is afgesproken dat op eigenterrein 29 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Op basis van tabel 3, worden 2 parkeerplaatsen te weinig gerealiseerd.



Figuur 1. Inrichtingstekening (maaiveld)

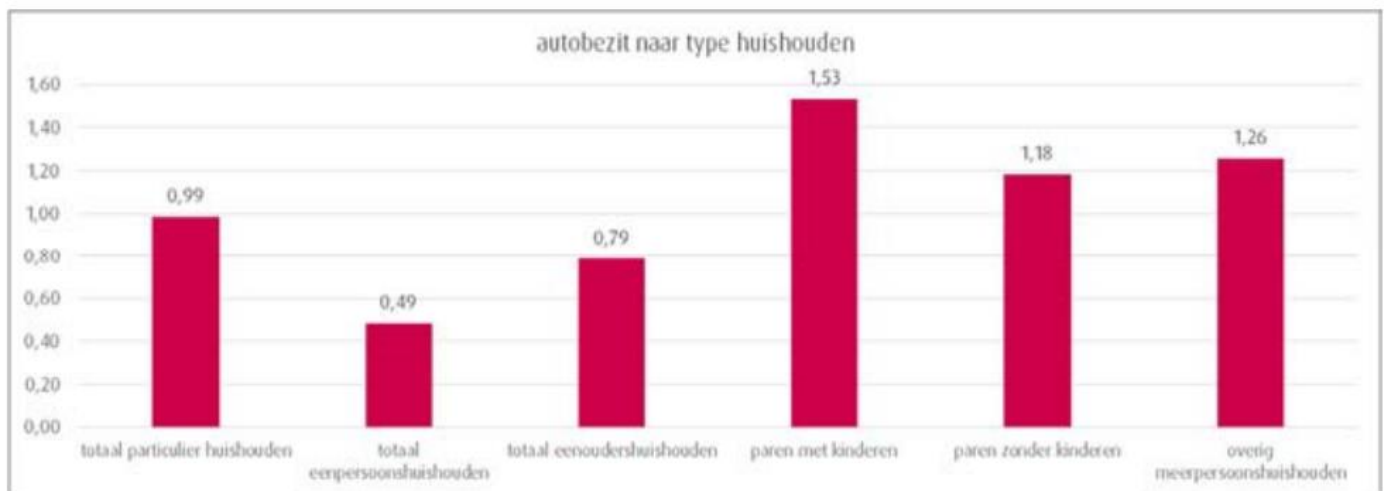
Om het parkeerterrein te bereiken, moeten gebruikers door een slagboom. Ondanks dat bezoekers ook achter de slagboom mogen parkeren, kan deze slagboom voor een 'barrière' zorgen. Met als gevolg dat bezoekers (voor kort bezoek) elders in de omgeving gaan parkeren. Zoals is weergegeven in figuur 1, zijn twee parkeerplaatsen voor de slagboom gesitueerd. Deze parkeerplaatsen moeten ervoor zorgen dat (kort)bezoek, niet uitwijkt naar de parkeerplaatsen in de omgeving. Ook wordt middels een (verkeers)bord kenbaar gemaakt dat het parkeerterrein voor zowel bewoners en bezoekers van het complex te gebruiken is.

4.1 Autobezit specifieke doelgroep

Autobezit naar type huishouden: kleinere huishoudens lager autobezit

Met het plan worden 14 appartementen gerealiseerd die vallen in de categorie goedkope en middelduur 1. Deze appartementen zijn bestemd voor bewoners met een kleine beurs. Dit betekent voor bewoners die huursubsidie nodig hebben om de goedkope appartementen te kunnen huren. Uit ervaring en diverse onderzoeken blijkt dat het autobezit van deze doelgroep lager is. Zie hiervoor bijvoorbeeld (<https://www.mobiliteitsplatform.nl/artikel/veel-vrije-parkeerplaatsen-bij-sociale-huurwoningen>) en <https://www.bpd.nl/media/1jhnansr/bpd-parkeernormen.pdf>

Dit wordt ook bevestigd door cijfers van het CBS. Om het autobezit voor verschillende typen huishouden te analyseren, is gebruikgemaakt gegevens van CBS/Statline. In het figuur 2 is een overzicht van het gemiddeld aantal auto's per type huishouden weergegeven. Figuur 2 laat zien dat de huishoudenssamenstelling van grote invloed is op het gemiddelde autobezit.



Gemiddeld aantal auto's per type huishouden, (bron: CBS/Statline)

Op basis van de woninggrootte zijn de te realiseren huurappartementen voornamelijk geschikt voor 1- tot 2-persoonshuishoudens. Gezinnen gaan zich doorgaans niet vestigen in kleine woningen. De te realiseren appartementen met één slaapkamer zijn derhalve geschikt voor één- en tweepersoonshuishoudens. Bij deze specifieke doelgroep is het gemiddelde autobezit 80% van het gemiddelde autobezit per huishouden (0,88 auto per huishouden ten opzichte van 1,1 auto per huishouden).

Uitgaande van de doelgroep 'één- en tweepersoonshuishoudens' van de appartementen met één slaapkamer, bedraagt de parkeervraag van bewoners 80% van de parkeervraag conform de gemeentelijke parkeernormen. In totaal gaat het om 7 appartementen.

4.2 Alternatieven voor autogebruik

De beschikbaarheid van openbaar vervoer en goede fietsvoorzieningen zorgen voor een lager autobezit. De locatie heeft een zeer goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer. De locatie ligt op een loopafstand van circa 450 meter van de bushalte Zwolle, Dr. Hengeveldweg en 650 meter vanaf bushalte Kuiperhuislaan. Het treinstation van Zwolle ligt op 10 minuten fietsen van het projectgebied. Voor het gebruik van de fiets zijn goede fietsvoorzieningen noodzakelijk. Met de ontwikkeling worden zowel op het maaiveld als in de souterrain parkeervoorzieningen voor fietsen gerealiseerd.

Op deze wijze sluit de ontwikkeling aan bij de gemeentelijke 'Mobiliteitsvisie 2020 – 2030'. De gemeente Zwolle gaat het fietsen en wandelen aantrekkelijker maken. Daarmee blijft de stad voor alle vervoersmiddelen beter bereikbaar. Het openbaar vervoer en de fiets als concurrent voor de auto, zowel in reistijd als in de kwaliteit van het vervoer. Zowel bij de (her)inrichting van de buitenruimte als bij (nieuw) bouwprojecten ontwerpt de gemeente vanuit de voetganger en fietser. Hierbij wordt het STOP-principe gehanteerd: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer en Privé-vervoer. De ambitie van Zwolle is om innovatieve oplossingen in te zetten als bijdrage aan het oplossen van mobiliteitsvraagstukken.

De ontwikkelaar wil door middel van de te realiseren fietsenstallingen het fietsgebruik, en daarmee het gebruik van een duurzame mobiliteitsvorm, bij de ontwikkeling actief stimuleren. Kwalitatief hoogwaardige en makkelijk toegankelijke fietsenstallingen onderschrijven het effect van de verlaging van het autobezit door het aanbieden van het mobiliteitsconcept.

4.3 Parkeerbalans specifieke eigenschappen

Ervan uitgegaan dat 7 appartementen met één slaapkamer (of studio) enkel geschikt zijn voor 'één- en tweepersoonshuishoudens'. Resulterende in de berekening zoals opgenomen tabel 4.1. en 4.2. Uit tabel 4.1 blijkt dat de ontwikkeling maximaal 33 parkeerplaatsen noodzakelijk. Op basis van aanwezigheidspercentages (tabel 4.2) een maximale parkeerbehoefte van 29 parkeerplaatsen.

Tabel 4.1 Parkeerbehoefte (maatwerk)

	Functie	Doelgroep	Eenheid	Parkeernorm	parkeerbehoefte
Beoogde situatie	Huur, appartement, midden/goedkoop	Bewoners	15 stuks	1,1 per woning	16,5 parkeerplaatsen
	Huur, appartement, 1 slaapkamer	Bewoners	7 stuks	0,9 per woning	6,3 parkeerplaatsen
	Huur appartement duur	Bewoners	2 stuks	1,5 per woning	3 parkeerplaatsen
		bezoekers	24	0,3	7,2 parkeerplaatsen
Totaal					33 parkeerplaatsen

Tabel 4.2 De parkeerbehoefte aan de hand aanwezigheidspercentages (maatwerk)

Functie	aanwezigheidspercentages							
		Werkdagen				Zaterdag		Zondag
	parkeerbehoefte	Ochtend	Middag	Avond	Nacht	Middag	Avond	Middag
Wonen bewoner	25,8	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
Wonen bezoekers	7,2	10%	20%	80%	0%	60%	100%	70%
Totaal (afgerond)		14	14	29	26	20	28	23

5. CONCLUSIE

Op basis van deze notitie kunnen verschillende conclusies worden getrokken.

- Ten behoeve van de ontwikkeling worden 29 parkeerplaatsen gerealiseerd.
- Op basis van de gemeentelijke parkeernormering hebben de bewoners en bezoekers van de woningen parkeervraag van 31 parkeerplaatsen tijdens een werkdagnacht.
- Het autobezit van de doelgroep 'één- en tweepersoonshuishoudens' resulteert in een maatgevende parkeervraag van 29 parkeerplaatsen op een werkdagnacht. De realisatie van 29 parkeerplaatsen resulteert derhalve in een sluitende parkeerbalans.
- Op het maaiveld en in de sortering worden voldoende parkeervoorzieningen voor fietsen gerealiseerd.