

Gebiedsbreed Mobiliteitsplan (18 maart 2025)

Inleiding

De gebiedsontwikkeling Weezenlanden Noord voorziet in de bouw van circa 600 woningen in combinatie met commerciële en maatschappelijke functies en twee bij de woningbouw behorende parkeergarages. Het plangebied zal binnen een (toekomstige) parkeersector met gefiscaliseerd parkeren vallen.

Om de ontwikkeling mogelijk te maken moet aan de parkeerbalans worden voldaan. Het uitgangspunt is dat de parkeeropgave binnen het plan of het eigen terrein van de aanvrager wordt gerealiseerd. Dit betekent dat het parkeren op eigen terrein moet plaatsvinden of dat er in, op of onder het bouwproject een parkeervoorziening moet worden gerealiseerd. In het plan zijn twee parkeer faciliteiten voorzien, parkeergarage P1 met 53 plaatsen en P2 met minimaal 60 plaatsen. Beide parkeergarages worden uitsluitend bestemd voor de bewoners van de aanliggende woningen. Met de realisatie van deze 113 parkeerplaatsen wordt niet voldaan aan de parkeerbalans. Vanuit de omgevingsvisie Ons Zwolle van morgen, het ontwikkelprogramma en de uitvoeringsagenda Ons stadshart van morgen, de Parkeerstrategie 2040 en de Adaptieve Ontwikkel Strategie is er echter op ingezet dat (een deel) van de parkeeropgave van nieuwe grootschalige ontwikkelingen in de mobiliteitshubs kan worden opgevangen. Om te kunnen voldoen aan de parkeerbalans wordt in het plangebied een mobiliteitshub met maximaal 600 parkeerplaatsen ontwikkeld. De mobiliteitshub zal onder de Luttenbergstraat en het parkeerterrein van de Provincie gebouwd worden. Na de bouw van de hub worden de parkeerplaatsen van de provincie weer op maaiveld terug gebracht.

Om te bepalen of voorgestelde mobiliteitshub voldoende is om de parkeerbalans op orde te krijgen is onderstaande berekening van de parkeerbalans uitgevoerd. Dit is gedaan volgens het stappenplan van de Regeling Parkeernormen Zwolle (27-03-2025).

Stappenplan

Afhankelijk van de omvang, de bestemming, de functie en het gebruik van het gebouw en / of het terrein, moeten er voor het parkeren of stallen van auto's voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd conform de parkeeropgave. Bij nieuwe planontwikkelingen worden geen parkeervergunningen voor parkeren op de openbare weg verstrekt. De adressen van de planontwikkeling vallen onder de Nulvergunningenafspraken. Het doel van deze afspraak is te voorkomen dat gebruikers en / of bezoekers van dergelijke ontwikkelingen parkeren in het openbare gebied dat primair voor anderen bestemd is. De initiatiefnemer dient toekomstige bewoners in een nieuwe planontwikkeling hierover te informeren. Het bepalen van de parkeerplaatsverplichting en de invulling van deze verplichting vindt plaats op basis van de Regeling Parkeernormen Zwolle (27-03-2025). In de regeling zijn vier stappen opgenomen als toetsingskader voor de omgevingsvergunning.

STAP 1 Bepalen Parkeeropgave

Omvang, bestemming, functie en gebruik in plangebied

Allereerst moet gekeken worden welke omvang, bestemming, functie en gebruik de gebouwen in het plangebied krijgen. In het plangebied komen zowel woningen als commerciële functies volgens onderstaande tabel 1. Hierbij zijn de toekomstige commerciële functies naar ratio verdeeld voor de reeds vergunde functies.

programma wonen	aantal
Koop, huis, tussen/hoek	23
Koop, appartement, >100 m² bvo	56
Koop, appartement, 75 - 100m² bvo	48
Koop, appartement, <75m² bvo	64
Huur, appartement, vrije sector, >100m² bvo	30
Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100m² bvo	60
Huur, appartement, vrije sector, <75 m² bvo	39
Huur, appartement, sociale huur, >100m² bvo	24
Huur, appartement, sociale huur, 75 - 100m² bvo	199
Huur, appartement, sociale huur, <75m² bvo	60
TOTAAL WONEN	603
Koop	191
Vrije sector huur	129
Sociale huur	283
programma commercieel	m² bvo
Restaurant (totaal maximaal 250m2)	170
Gezondheidscentrum (totaal 650m2)	424
Detailhandel (totaal maximaal 65m2)	45
Seat-to-meet (totaal maximaal 375m2)	258
Fitness (totaal maximaal 800m2)	551
Kinderdagverblijf (totaal 150m2)	103
Reeds vergund (naar ratio verdeeld)	700
TOTAAL COMMERCIEEL	2.251

Tabel 1

Gebiedstypologie

Welke parkeernormen er voor een woning of commerciële functie gelden wordt bepaald aan de hand 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,) van een gemeente.

Met behulp van bijlage 1 en 2 van de regeling parkeernormen Zwolle is te bepalen dat de CROW indeling voor stedelijkheidsgraad zeer sterk stedelijk is en het plangebied in Schil centrum ligt. De parkeernormen zijn gedifferentieerd voor woningen naar het type bewoning (koop, huur of sociale

huur) en m2 BVO en voor commerciële functies naar het aantal m2 BVO. Er wordt onderscheid gemaakt tussen parkeren voor bewoners of personeel en parkeren voor bezoekers. Daarbij horen de gemiddelde parkeernormen volgens het CROW zoals weer gegeven in tabel 2.

programma wonen	parkeernorm		
	bewoners	bezoekers	TOTAAL
Koop, huis, tussen/hoek	1,20	0,10	1,30
Koop, appartement, >100 m ² bvo	1,20	0,10	1,30
Koop, appartement, 75 - 100m ² bvo	1,00	0,10	1,10
Koop, appartement, <75m ² bvo	0,90	0,10	1,00
Huur, appartement, vrije sector, >100m ² bvo	1,00	0,10	1,10
Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100m ² bvo	0,60	0,10	0,70
Huur, appartement, vrije sector, <75 m ² bvo	0,50	0,10	0,60
Huur, appartement, sociale huur, >100m ² bvo	0,60	0,10	0,70
Huur, appartement, sociale huur, 75 - 100m ² bvo	0,50	0,10	0,60
Huur, appartement, sociale huur, <75m ² bvo	0,40	0,10	0,50
programma commercieel	parkeernorm		
	personeel	bezoekers	TOTAAL
Restaurant	1,00	4,00	5,00
Gezondheidscentrum	0,65	0,80	1,45
Detailhandel	0,79	2,51	3,30
Seat-to-meet	-	-	-
Fitness	0,34	2,26	2,60
kinderdagverblijf	1,00	-	1,00

Tabel 2

Mobiliteitscorrectie

Door maatregelen in te zetten die bijdragen aan een lagere parkeerbehoefte, is een mobiliteitscorrectie op de parkeernorm toepasbaar. De mobiliteitscorrectie wordt op de normatieve parkeerbehoefte in mindering gebracht. De initiatiefnemer dient een mobiliteitsplan op te stellen om aan te tonen hoe hij gebruik gaat maken van de mobiliteitscorrectie; de reguliere parkeerplaatsen welke benodigd zijn voor de parkeerbehoefte worden dan op een andere manier ingevuld. In het mobiliteitsplan wordt duidelijk dat de maatregelen integraal onderdeel zijn van het plan en kunnen worden uitgevoerd. De ontwikkelaar dient in het mobiliteitsplan te onderbouwen hoe de door hen bedachte mobiliteitsoplossingen in praktijk gewaarborgd blijven en gestimuleerd worden voor een, in overleg met de gemeente te bepalen, langdurige periode. Dit mobiliteitsplan wordt getoetst door een verkeerskundige van de gemeente Zwolle. De verantwoording van het mobiliteitsplan ligt bij de initiatiefnemer. Uitgangspunt van het mobiliteitsplan moet zijn dat er zo min mogelijk parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Als mogelijke maatregelen zou de parkeeropgave (deels) opgevangen kunnen worden door het inzetten van deelauto's voor bewoners of de inzet van duurzaam alternatief vervoer

Voor het inzetten van deelauto's: kan het aantal deelauto's in het gebied worden vastgesteld op basis van één deel auto op 70 bewonersparkeerplaatsen. Het aantal deelauto's kan in alle

gevallen bijgesteld worden, al naar gelang de behoefte. Het faciliteren van het deelautogebruik betekent dat het autodelen zo laagdrempelig mogelijk wordt gemaakt. Dit betekent dat:

- de deelauto's binnen of nabij de ontwikkeling beschikbaar moeten zijn;
- er eventueel variëteit wordt geboden in het aanbod van de deelauto's;
- gemak en flexibiliteit wordt geboden aan de gebruikers van de deelauto's,

Door de inzet van duurzaam alternatief vervoer kan de parkeeropgave ook verminderd worden als de ontwikkeling voorziet in een groter gebruik van alternatieve vervoersmogelijkheden.

Gedacht kan worden aan de inzet van elektrische deelfietsen voor bewoners of personeel en Mobility as a Service (MaaS).

Een andere maatregel is selectie van doelgroepen om autogebruik te verlagen. Dit kan door een overtuigende visie te presenteren op de doelgroep van het gebouw. In de ontwikkeling van goedkope koopwoningen en sociale woningbouw kan actief ingezet worden op huishoudens zonder eigen auto. De goedkope koopwoningen worden ontwikkeld voor huishoudens zonder auto: een doelgroep die bewust kiest voor duurzaam en centraal gelegen wonen. In een kettingbeding wordt aangegeven dat er geen ruimte is voor het stallen van een eigen auto en dat men niet in aanmerking komt voor een parkeervergunning. De sociale woningbouw woningen zijn bestemd voor kleine huishoudens zonder auto. Het gaat om een doelgroep die enthousiast is over de locatie, de beoogde sfeer, uitstraling en woonfunctionaliteit en die autobezit intrinsiek gezien minder relevant vindt. Er is een toenemende doelgroep – veelal de jongere generatie twintigers en dertigers – die autobezit eerder een last vindt en gewend is aan alternatieve concepten zoals deelmobiliteit. In de huurovereenkomst moet worden opgenomen dat er geen ruimte is voor het stallen van een eigen auto en dat men niet in aanmerking komt voor een parkeervergunning. Er is uiteraard wel een parkeervraag van bezoekers.

De exacte reductie is afhankelijk van de genomen maatregelen. Op basis van in het mobiliteitsplan beschreven maatregelen is een reductie van 10% tot 40% op de parkeernorm mogelijk. Een reductie van ca 15% wordt als goed haalbaar geacht. Bij de verdere bepaling van de benodigde parkeeropgave in dit plan wordt uit gegaan van een worst case scenario en is de reductie niet toegepast.

Aanwezigheidspercentages

Bij de berekening van de parkeeropgave wordt bij de ontwikkelingen van meerdere (verschillende) functies gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. Bij meerdere functies kan er namelijk sprake zijn van een verschillend patroon van tijden waarop gebruikers (bewoners, bezoekers, werknemers) aanwezig zijn. Zo is de parkeerdruk bij woningen bijvoorbeeld vooral 's avonds / nachts groot. Overdag ligt de aanwezigheid lager omdat een deel van de bewoners 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.

Voor het aanwezigheidspercentage per functie wordt verwezen naar de volgende tabel. Voor de parkeerplaatsen in het blauwe vak geldt een aanwezigheidspercentage van 100% als er sprake is van eigen vaste parkeerplekken. Uitwisseling is dan niet mogelijk. Heeft iemand een parkeerrecht en geen vaste plek maar een zwerfplek, dan geldt het tweede aanwezigheidspercentage.

Uitwisseling tussen verschillende functies is dan wel mogelijk.

programma	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Koop, huis, tussen/hoek	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Koop, appartement, >100 m² bvo	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Koop, appartement, >100 m² bvo	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Koop, appartement, 75 - 100m² bvo	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Koop, appartement, 75 - 100m² bvo	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Koop, appartement, <75m² bvo	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Huur, appartement, vrije sector, >100m² bvo	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100m² bvo	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Huur, appartement, vrije sector, <75 m² bvo	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Huur, appartement, sociale huur, >100m² bvo	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Huur, appartement, sociale huur, 75 - 100m² bvo	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Huur, appartement, sociale huur, <75m² bvo	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Bezoekers van bewoners	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Restaurant	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
Gezondheidscentrum	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%	100%
Seat-to-meet	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Fitness	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
Kinderdagverblijf	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%

Tabel 3

De aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op de CROW-kencijfers. Voor de zondagmiddag is, gelet op de geldende winkeltijden, voor de detailhandel het aanwezigheidspercentage op 100% gezet.

Voor de aanwezigheidspercentages van eventueel andere toe te voegen functies wordt verwezen naar de CROW-kencijfers. Voor zover de CROW geen aanwezigheidspercentages voor functies aangeeft of voor functies die niet onder de in de tabel opgenomen functies te brengen zijn, zal er maatwerk worden geleverd voor wat betreft de aanwezigheidspercentages

Maatgevende parkeerbehoefte

Met de aanwezigheidspercentages per functiegroep per moment van de week wordt berekend wat de maatgevende parkeerbehoefte is. De hoogst opgetelde minimale parkeerbehoefte die hoort bij alle functies gezamenlijk is maatgevend. Zie BIJLAGE 1

Het maatgevende moment ligt op de werkdagavond met een benodigd aantal parkeerplekken van 461.

Stap 2 en 3:

Het uitgangspunt is dat de parkeeropgave van 461 parkeerplaatsen binnen het plan of op eigen terrein van de aanvrager wordt gerealiseerd. In het plan worden in totaal minimaal 113 parkeerplaatsen gerealiseerd. Dat betekent dat de om parkeerbalans in evenwicht te brengen er nog minimaal 348 parkeerplaatsen nodig zijn. Vanuit de omgevingsvisie Ons Zwolle van morgen, het ontwikkelprogramma en de uitvoeringsagenda Ons stadshart van morgen, de Parkeerstrategie 2040 en de Adaptieve Ontwikkel Strategie is het mogelijk dat (een deel) van de parkeeropgave van nieuwe grootschalige ontwikkelingen in de mobiliteitshubs kan worden opgevangen.

Stap 4: Alternatieve locatie oplossen parkeeropgave

Binnen het plangebied zijn voor het oplossen van de parkeeropgave de twee parkeerfaciliteiten (P1 en P2) en de mobiliteitshub beschikbaar. De parkeerplaatsen P1 en P2 zijn exclusief voor bewoners van de aanliggende woningen. De parkeercapaciteit bij de mobiliteitshub ligt op ca. 100 m afstand van het plan. Dit is een acceptabele loopafstand voor de functie wonen. Voor de commerciële functies (winkelen en ontspanning) is dit 200 – 800 m. De parkeeropgave van een deel van de bewoners en van de bezoekers van het plan kan hiermee worden opgelost in de beschikbare parkeerplaatsen bij de mobiliteitshub. De parkeerplaatsen voor de 6 deelauto's worden voorzien in de directe omgeving van de ontwikkeling (contramal) of in de mobiliteitshub. In onderstaande parkeerbalans staat de totale parkeeropgave van de ontwikkeling vermeld en beschikbare parkeercapaciteit om de parkeeropgave te dekken. Op een werkdagavond is de parkeeropgave van de ontwikkeling het hoogst. De dan benodigde 461 parkeerplaatsen zijn beschikbaar op de parkeerterreinen P1 en P2 (in totaal 113) en in de mobiliteitshub (in totaal 348).

PARKEEROPGAVE MAATGEVEND MOMENT		461
Bewoners dure koop B1, B2, C, D2 en F	P1 west	53
Bewoners dure koop L	P2 oost	60
Bewoners overig + bezoekers	mobiliteitshub	310
Commercieel	mobiliteitshub	33
Deelauto's	contramal	5

Tabel 4

In totaal zal het voor de ontwikkeling benodigde aantal parkeerplaatsen in de hub op het maatgevende moment 348 parkeerplaatsen bedragen. Met een maximale capaciteit van 600 parkeerplaatsen is er in de beoogde mobiliteitshub voldoende capaciteit om deze parkeervraag op te vangen. De overige plaatsen kunnen dan ook voor een deel voorzien in de parkeervraag van de directe omgeving en de binnenstad.

Bijlage 1

Parkeerbalans

programma	toelichting	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	Zondag middag
Koop, huis, tussen/hoek	B1, B2, C, D2 in P1 23 pp exclusief voor bewoners	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0
Koop, appartement, >100 m² bvo	F in P1 30 23 pp exclusief voor bewoners	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0
Koop, appartement, >100 m² bvo	L in P2 26 pp exclusief voor bewoners	26,0	26,0	26,0	26,0	26,0	26,0	26,0	26,0	26,0	26,0
Koop, appartement, 75 - 100m² bvo	L in P2 24 pp exclusief voor bewoners	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0
Koop, appartement, 75 - 100m² bvo	18 D1 tijdelijk Turfmarkt dan HUB	14,4	14,4	21,6	24,0	19,2	16,8	16,8	18,0	19,2	18,0
Koop, appartement, <75m² bvo		34,6	34,6	51,8	57,6	46,1	40,3	40,3	43,2	46,1	43,2
Huur, appartement, vrije sector, >100m² bvo		18,0	18,0	27,0	30,0	24,0	21,0	21,0	22,5	24,0	22,5
Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100m² bvo	-	21,6	21,6	32,4	36,0	28,8	25,2	25,2	27,0	28,8	27,0
Huur, appartement, vrije sector, <75 m² bvo		11,7	11,7	17,6	19,5	15,6	13,7	13,7	14,6	15,6	14,6
Huur, appartement, sociale huur, >100m² bvo		8,6	8,6	13,0	14,4	11,5	10,1	10,1	10,8	11,5	10,8
Huur, appartement, sociale huur, 75 - 100m² bvo		59,7	59,7	89,6	99,5	79,6	69,7	69,7	74,6	79,6	74,6
Huur, appartement, sociale huur, <75m² bvo		14,4	14,4	21,6	24,0	19,2	16,8	16,8	18,0	19,2	18,0
Bezoekers van bewoners		24,1	30,2	45,2	-	42,2	36,2	60,3	60,3	60,3	54,3
Deelauto's		4,1	4,1	5,4	5,8	5,0	4,5	4,5	4,7	5,0	4,7
restaurant	max 250 m2	3,7	4,9	9,8	-	9,8	7,4	11,1	8,6	12,3	4,9
Gezondheids-centrum	Gezondheidscentru m	19,9	19,9	2,0	-	2,0	14,9	-	-	-	-
Detailhandel	max 65 m2	0,6	1,3	0,2	-	1,6	1,3	1,3	2,1	-	2,1
Seat-to-meet	max 375 m2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fitness	max 800 m2	10,4	10,4	20,8	-	20,8	8,3	20,8	20,8	20,8	15,6
kinderdagverblijf	kinderdagverblijf	1,5	1,5	-	-	-	1,5	-	-	-	-
PARKEEROPGAVE MAATGEVEND MOMENT		350	358	461	414	428	391	414	428	445	413
Bewoners dure koop B1, B2, C, D2 en F	P1 west	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53
Bewoners dure koop L	P2 oost	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Bewoners overig + bezoekers	mobiliteitshub	197	203	310	295	276	240	264	279	294	273
Commercieel	mobiliteitshub	36	38	33	-	34	33	33	32	33	23
Deelauto's	contramal	4	4	5	6	5	5	5	5	5	5