Mobiliteitsconcept Oosterenk Centrumgebied

Eindrapport – 25 maart 2024
BPD / Jansen Vastgoed

ABEL

Voorwoord

Deze rapportage is opgesteld in januari 2023. De lijn van de mobiliteitsstrategie is geland in het 60% Ruimtelijk Ontwikkelplan (ROP). In aanloop naar het 100% ROP hebben we de mobiliteitsstrategie (hoofdstuk 3) aangescherpt naar het mobiliteitsconcept (hoofdstuk 4). De parkeerbalansen zijn toegevoegd op basis van een nieuw programma.

Het mobiliteitsconcept wordt opgesteld in een tijd waar er veel veranderd in Zwolle. Zo wordt het parkeerbeleid momenteel herzien en wordt de mobiliteitsstrategie van de transformatie van heel Oosterenk verder onderzocht. Het mobiliteitsconcept en het ontwerpende onderzoek voor het vervolg na het ROP zetten we in het licht van deze ontwikkelingen.

De scope betreft de deelgebieden BPD en Jansen. Aangezien van het deelgebied ABC nog enige aanwijzing van het programma ontbreekt, wordt dit deelgebied buiten de analyse gehouden. Wel reflecteren we bij kansen voor de toekomst op de realisatie van ABC.

Inhoudsopgave

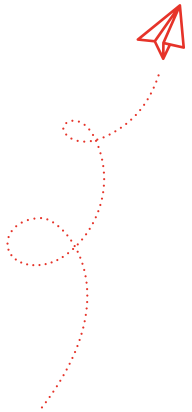
1. Aanleiding en context 4
2. Bereikbaarheidsanalyse 15
3. Mobiliteitsstrategie 22
4. Mobiliteitsconcept 25
5. Parkeerbalans auto 34
6. Kansen op dubbelgebruik met de omgeving 43

COLOFON 49

Bijlage 1: wijziging stedelijkheidsgraad 50

1.

Aanleiding en Context

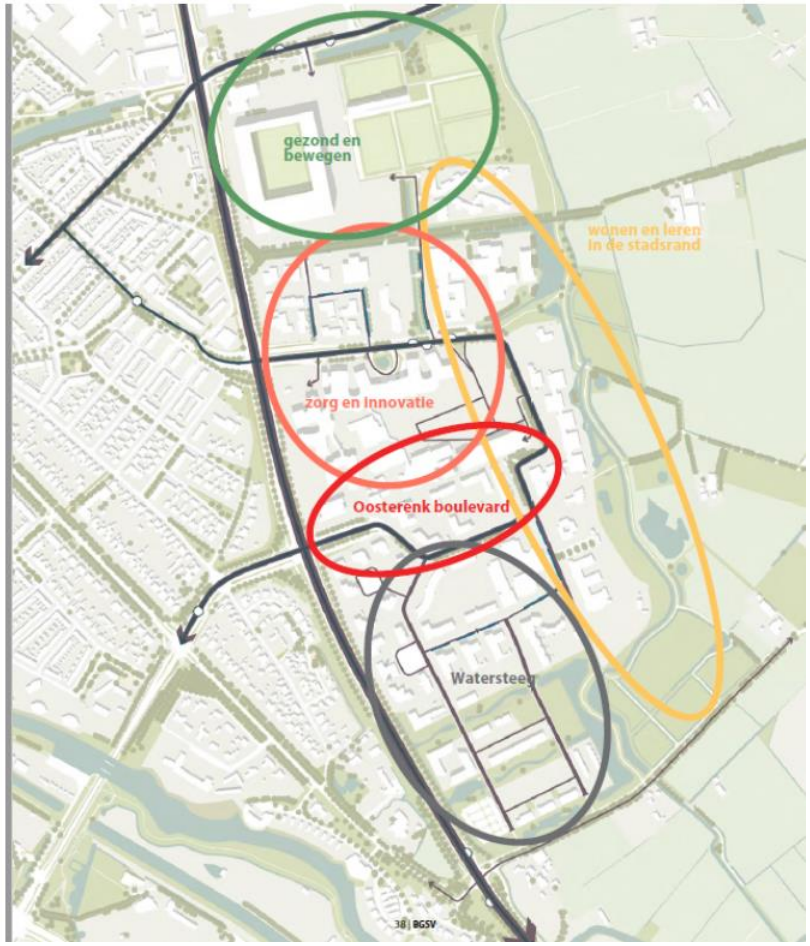


In dit hoofdstuk wordt de aanleiding en de context geschetst.

Het mobiliteitsconcept van het Centrumgebied

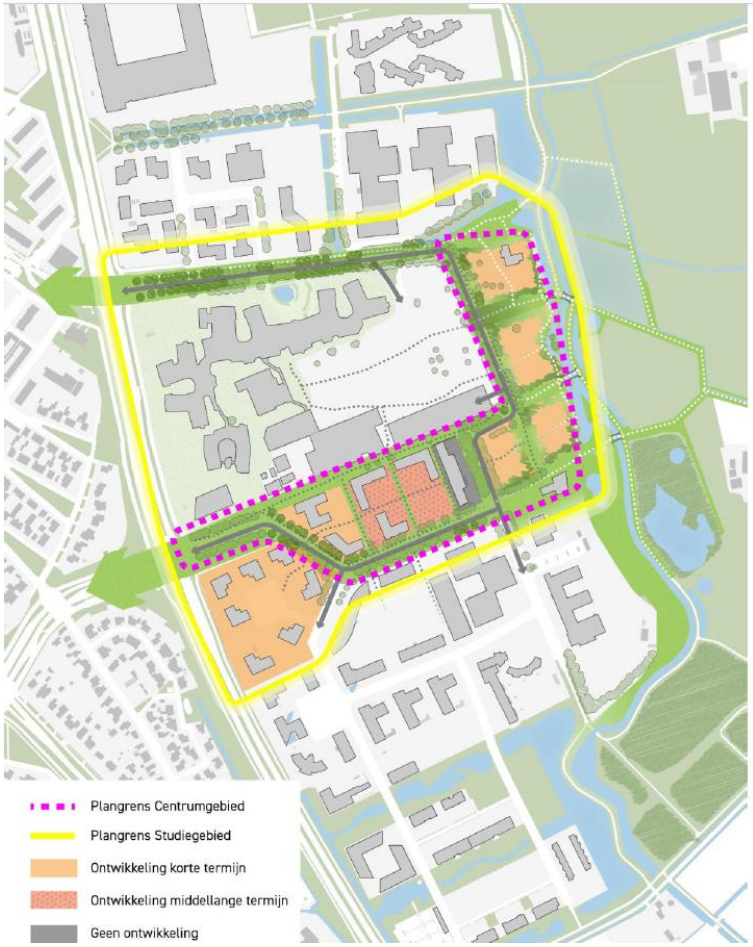
Oosterenk wordt herontwikkeld (zie figuur rechts). Van de vijf deelgebieden die Oosterenk rijk is, zitten BPD, Jansen Vastgoed en de gemeente Zwolle in de coalitie voor het Centrumgebied. Het doel is om hier een hoogstedelijk woonmilieu te creëren door het toevoegen van 800-1.000 woningen in een gebied waar aangenaam verblijven het vertrekpunt is. Er worden extra voorzieningen toegevoegd in levendige plinten en het parkeren gebeurt uit zicht.

Momenteel staat de coalitie aan de lat een om een ROP van het deelgebied op te stellen. Onderdeel daarvan is verder concretiseren van de mobiliteitsstrategie naar een mobiliteitsconcept.



1. Deelgebieden Oosterenk (gebiedsvisie). Centrumgebied betreft Oosterenk boulevard en een stukje van ‘wonen en leren in de stadsrand’.

Ontwikkeling centrumgebied vraagt om een innovatief mobiliteitsplan waar randgebied Oosterenk met regionale functie behouden blijft



Uit de gebiedsvisie Oosterenk zijn een aantal ambities benoemd. Dit is het vertrekpunt voor het mobiliteitsconcept.

Ambitie 1 – Drie verbindende kernwaarden:
- Sterk, groen en gezond

Ambitie 2 – Aantrekkelijk woon- en werkgebied:
- Gemengd gebied creëren

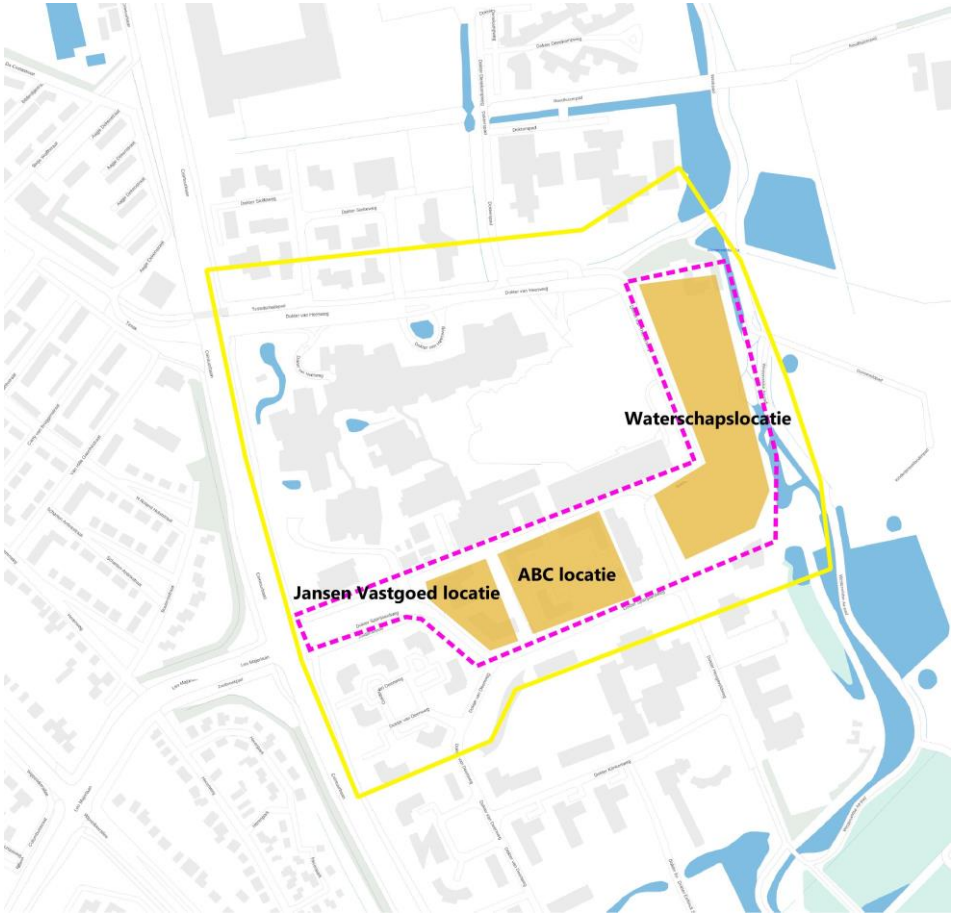
Ambitie 3 – Werk- en woonfuncties zijn optimaal met elkaar en de omgeving verbonden
- Betere wandelroutes van en naar parkeervoorzieningen;
- Fietsen stimuleren: investeren in fietsinfrastructuur;
- Onderzoek naar hubs, OV-knooppunten en haltes, verbeteringen OV
- Dubbelgebruik van parkeervoorzieningen; hubs;

Ambitie 4 – De nabijheid van het landelijk gebied is optimaal benut
- Groenstrook van oost naar west, landelijk gebied

Ambitie 5 – Een kloppend hart en een aantrekkelijk openbaar gebied met ruimte voor ontmoeting
- Centrumgebied dichtbij Isala voor ontmoeting: kloppend hart

Ambitie 6 – Een duurzaam en toekomstbestendig Oosterenk
- Gezonde leefomgeving
- Vernieuwende mobiliteitsconcepten

Ontwikkeling Centrumgebied



De ontwikkeling van het centrumgebied vindt plaats rondom het Isala ziekenhuis. Er zijn drie deelgebieden:

Ontwikkelingen op de korte termijn

- De **Jansen** vastgoed locatie bevindt zich op de kop van het centrumgebied, waar ongeveer het 'hart van Oosterenk' zal komen te ontstaan. Hier komt ruimte voor appartementen-complexen met hoogte accenten en in de plinten voorzieningen.
- De **BPD** locatie (Waterschapslocatie) wordt ontwikkeld door BPD. Dit betreft een gebied waar ruimte komt voor wonen in meer landelijk milieu.

Ontwikkeling op de lange termijn (na 2030)

- De **ABC-locatie** betreft het gebied waar momenteel de gebouwen A, B en C van Isala zijn gegeven. Deze gebouwen zijn kantoorlocaties van Isala. Op termijn is het de bedoeling dat de locaties worden ontwikkeld. Het kantorenprogramma verplaatst naar het Isala terrein naar nieuw te bouwen vastgoed. Hier kunnen dan woningen voor in de plaats komen.

Ruimtelijk-economisch programma BPD locatie

In onderstaand overzicht is het programma van de BPD-locatie gegeven (september 2023). Voor elk onderdeel is de vertaling naar CROW-categorieën gedaan. Omdat het programma indicatief is, zijn er voorde zorgvoorzieningen aannames gedaan met een indicatieve parkeernorm. De apotheek is daarvoor gehanteerd.

Programma-onderdeel	Functie	m2 GBO per woning	Eenheden	bvo werken / voorz.	Vertaling naar CROW categorieën ten behoeve van de parkeerbalans
1A sociaal huur + commercieel begane grond galerij dromen en rondkomen 2k app	Wonen	56	34		huur, appartement, sociale huur
1B sociaal koop (bovenste lagen md koop) galerij gewoon gemiddeld 2k app	Wonen	40	34		koop, appartement, goedkoop
1C en 1D duur koop egw gewoon gemiddeld stadswoning *	Wonen	120	18		koop, grondgebonden, tussen/hoek
1E middenduur zorg portiek 2 k app	Wonen	50	25		koop, appartement, midden
maatschappelijke voorziening: Intermezzo concept.	Voorzieningen			300	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Apotheek
maatschappelijke voorziening: 1e lijns zorg	Voorzieningen			150	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Apotheek
2A duur koop app huur galerij jong en hoopvol 3k app	Wonen	73	25		koop, appartement, duur
2B en 2C duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	Wonen	110	12		koop, grondgebonden, tussen/hoek
3A duur koop app zorgeloos en actief 3-4k	Wonen	100-125	25		koop, appartement, duur
3B en 3C duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	Wonen	120-130	14		koop, grondgebonden, tussen/hoek
4A md 2 koop app koop portiek zorgeloos en actief 3k app	Wonen	73	40		koop, appartement, midden
4B, 4C en 4D duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	Wonen	130-140	23		koop, grondgebonden, tussen/hoek

Ruimtelijk-economisch programma Jansen locatie

In onderstaand overzicht is het programma van de Jansen-locatie gegeven (september 2023). Voor elk onderdeel is de vertaling naar CROW-categorieën gedaan. Omdat het programma indicatief is, zijn er soms aannames gedaan met een indicatieve parkeernorm. De apotheek is gehanteerd als indicatieve norm voor tandarts en fysiotherapeut. Voorde kapper, de bloemenwinkel en de gemakswinkel is de norm voor commerciële dienstverlening gehanteerd.

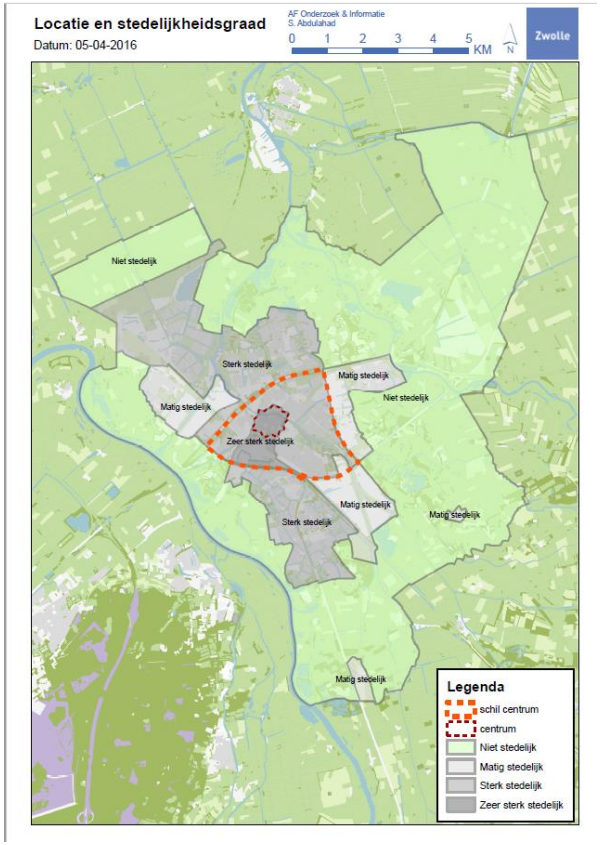
Programma onderdeel	Functie	m2 GBO per woning	Eenheden	bvo werken / voorz.	Vertaling naar CROW categorieën ten behoeve van de parkeerbalans
2k appartement goedkope koop / huur goedkoop	Wonen	40	25		koop, appartement, goedkoop
2k-appartement sociale huur goedkoop	Wonen	50	40		huur, appartement, sociale huur
3k-appartement sociale huur goedkoop	Wonen	65	40		huur, appartement, sociale huur
2k-appartement middeldure huur middelduur 1	Wonen	50	32		huur, appartement, midden/goedkoop
3k-appartement middeldure koop/huur middelduur 2	Wonen	60	80		koop, appartement, midden
3k-appartement middeldure koop/huur middelduur 2	Wonen	70	55		koop, appartement, midden
3k-appartement dure koop/huur duur	Wonen	80	55		koop, appartement, duur
2k appartement goedkope koop / huur goedkoop	Wonen	40	25		koop, appartement, goedkoop
Overig zorggerelateerd	Voorzieningen			222	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Gezondheidscentrum, aanname twee behandelkamers
Tandarts	Voorzieningen			111	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Tandartsenpraktijk (-centrum), aanname 1 behandelkamer
Fysio	Voorzieningen			56	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Fysiotherapiepraktijk (-centrum), aanname 1 behandelkamer
Huiswerkbegeleiding				111	Onderwijs, Middelbare school, aanname 25 leerlingen op 100 m2 bvo
Logopdist	Voorzieningen			56	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Gezondheidscentrum, aanname 1 behandelkamer
Maatschappelijke ontmoetingsruimte	Voorzieningen			222	Buurt- en dorpscentrum
Buurtsupermarkt				556	Buurtsupermarkt
Kapper	Voorzieningen			122	Commerciële dienstverlening
Ondersteunende horeca	Werken			156	Cafe/bar/cafetaria
Bakker	Voorzieningen			122	Buurtsupermarkt
Bloemen	Voorzieningen			122	Commerciële dienstverlening
Gemakswinkel	Werken			122	Commerciële dienstverlening
Co-working	Voorzieningen			267	Bedrijfsverzamelgebouw
Fietsenmaker	Werken			156	Commerciële dienstverlening
Koffiezaak	Werken			156	Cafe/bar/cafetaria
Overig zorggerelateerd	Voorzieningen			222	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Gezondheidscentrum

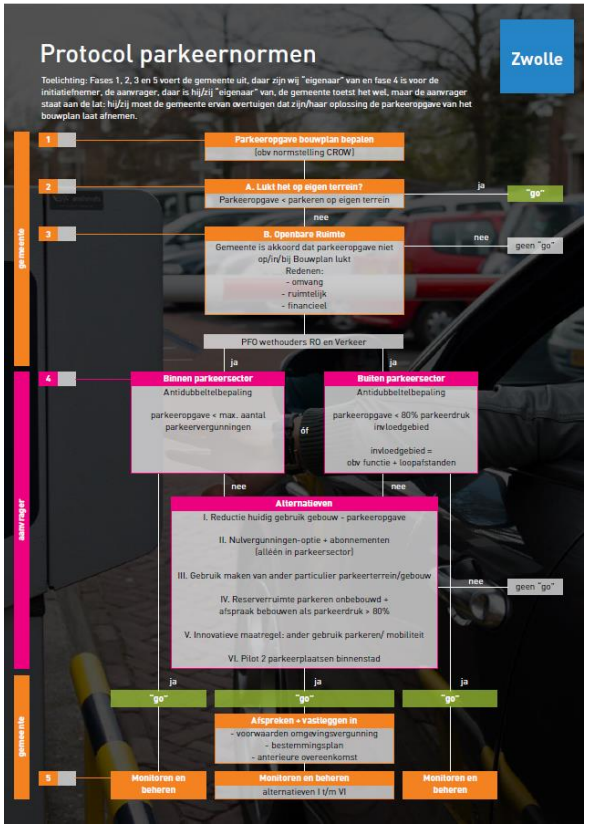
Vigerend beleidskader mobiliteitsconcept gemeente Zwolle

Om de ruimtelijk opgave te inventariseren kijken we in deze fase naar het fiets- en autoparkeren van het toe te voegen programma. Omdat het precieze programma nog niet vast staat is het indicatief.

We starten daarmee bij het vigerende beleid voor het opstellen van een mobiliteitsconcept. Dat is voor het autoparkeren het protocol parkeernormen volgend uit het Koersdocument parkeren (2016). Daar stelt de gemeente dat Oosterenk in ‘matig stedelijk gebied in de rest bebouwde kom is’ (figuur links). Volgens het protocol mag de parkeeropgave onderbouwd omlaag indien het niet past en strookt met andere doeleinden.

De onderbouwing doen we in dit rapport. Hierbij wordt opgemerkt dat op dit moment wordt gewerkt aan een nieuwe Parkeerstrategie en in het verlengde daarvan een nieuwe regeling voor parkeernormen. Deze nieuwe regeling wordt opgesteld in de geest van de Omgevings- en Mobiliteitsvisie met het STOMP-principe als uitgangspunt.





Bron: vigerend parkeerbeleid

Ambities: aanknopingspunten uit Omgevingsvisie en Mobiliteitsvisie

Uit de gebiedsvisie hebben we al enkele ambities op het gebied van mobiliteit geïdentificeerd. In stadsbrede ambities die vastgelegd zijn in de omgevingsvisie en mobiliteitsvisie worden contouren gezet voor verdere mobiliteitsambities. Dit geeft aanleidingen om mobiliteit duurzamer in te richten. Op basis van deze inzichten stellen we een mobiliteitsconcept met als leidend kader het STOMP-principe.

Wat staat er in de Omgevingsvisie Zwolle?

- Zwolle versterkt haar stedelijkheid, wordt nationaal en internationaal aantrekkelijker en bestendigt zo haar (economische) toppositie als regio.
- Zwolle is in 2050 klimaatbestendig en energieneutraal.
- Vitale, solidaire, gezonde en duurzame stadsdelen.

Voor mobiliteit betekent dat:

- Zwolle blijft bereikbaar en behoudt haar regionale functie op gebied van zorg, voorzieningen, onderwijs etc.
- Beter benutten bestaande infrasttuctuur, meer mix van wonen en werken.
- Zwolle: verstedelijking irt mobiliteit (regionale functie Oosterenk)
  1. Transit and Bike-Oriented Development (TOD, BOD);
  2. Buitenring wordt binnenring (waaronder Ceintuurbaan) ;
  3. STOMP methodiek, MPVE: voorrang langzaam verkeer en stimulering OV en MaaS als vervanging van de auto;
  4. Parkeren (auto en fiets) uit het zicht (vooral in centrum);
  5. Zero emissie stadslogisitiek.

Wat staat er in de Mobiliteitsvisie Zwolle?

Bouwt voort op omgevingsvisie.

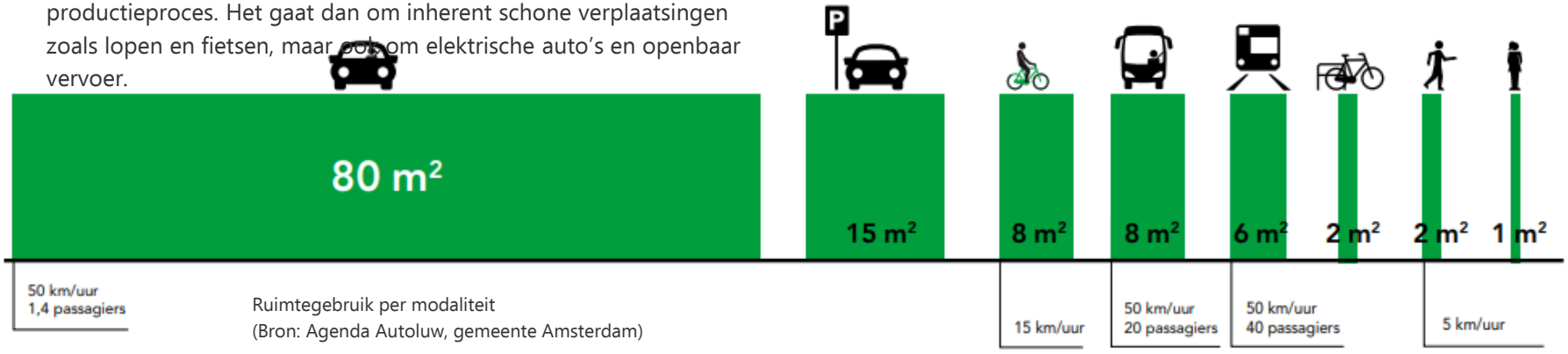
1. Ruim baan voor voetganger en fietser, met doorfietsroutes, fietsring rond het stadshart, bredere fietspaden, betere fietsparkeer-voorzieningen zowel bij woningen als bij winkels. In 2030 in het kernwinkelgebied en aangrenzende straten geen geparkeerde fietsen meer.
2. Voetgangersnetwerken
3. Creëren van nabijheid en knooppuntontwikkeling
4. Oog voor dilemma's in de buitenruimte:
   - Multifunctionaliteit nastreven (functiemenging)
   - Gebiedsgerichte aanpakken
   - Parkeren:
     1. Nieuwbouwwoningen inzetten op alternatieven
     2. MaaS abonnementen en korte loop- en fietsafstanden
     3. Inzetten op inpandige voorzieningen
     4. Inzetten op parkeren aan de rand van de (binnen)stad
     5. Openbare voorzieningen zodat bewoners en bezoekers gecombineerd kunnen worden
     6. Gemeente legt parkeervoorzieningen in bepaalde gebieden zelf aan. In multifunctionele gebiedsontwikkeling stimuleren we ontwikkelaars/corporaties mobiliteitsconcepten uit te werken.

Rebels visie op duurzame mobiliteit

In latere hoofdstukken concretiseren we hoe dit uitwerkt in Oosterenk

We stimuleren en sturen zo veel mogelijk op duurzame verplaatsingen. Dat zijn:

- **Verplaatsingen over korte afstanden**. Door in te zetten op nabijheid, functiemenging en compactheid, hoeven mensen steeds minder ver te reizen naar voorzieningen.
- **Gezonde verplaatsingen**. Mensen kunnen verplaatsen en bewegen combineren, bijvoorbeeld door te lopen of te fietsen. Dit draagt bij aan ambities omtrent een gezonde stad.
- Verplaatsingen voor iedereen ('**inclusieve verplaatsingen**'). Toegankelijkheid is hierbij van groot belang, in de breedste zin van het woord. Het gaat bijvoorbeeld om betaalbaarheid, fysieke toegankelijkheid (voor ouderen, mensen met een beperking, maar bijvoorbeeld ook voor mensen met een kinderwagen), geografische dekking (zowel in dun- als dikkerbevolkte gebieden, en zowel in gebieden met een hoog gemiddeld inkomen als gebieden met een laag gemiddeld inkomen), duidelijkheid voor mensen die laaggeletterd zijn, etc.
- **Schone verplaatsingen**. We gaan toe naar manieren van verplaatsen die steeds minder schadelijke stoffen zoals CO_2 en fijnstof uitstoten. Tijdens het gebruik, maar ook tijdens het productieproces. Het gaat dan om inherent schone verplaatsingen zoals lopen en fietsen, maar ook om elektrische auto's en openbaar vervoer.
- **Veilige verplaatsingen**. Voertuigen die hard rijden en veel massa hebben een creëren een groter risico op ongevallen met letsel of zelfs dodelijke afloop.
- **Efficiënte verplaatsingen**. Het gaat over drie vormen van efficiëntie:
  - ***Verkeersefficiënte verplaatsingen***. Auto's en vrachtauto's nemen veel plaats in, zeker als ze maar één persoon of een klein aantal goederen vervoeren. We streven naar minder ruimtelijke impact van rijdende voertuigen. Bijvoorbeeld via het openbaar vervoer of deelsystemen.
  - ***Ruimte-efficiënte verplaatsingen***. Ook geparkeerde voertuigen nemen veel ruimte in. Geparkeerde auto's, maar in mindere mate ook scooters en fietsen. Via deelgebruik zorgen we ervoor dat er minder geparkeerde voertuigen nodig zijn om in dezelfde hoeveelheid reizigerskilometers te kunnen voorzien.
  - ***Tijd-efficiënte verplaatsingen***. Door ervoor te zorgen dat reisbewegingen over de dag verspreid zijn, voorkomen we piekbelasting. Dat scheelt files – zowel voor auto's als voor fietsen – en een overbelasting van het openbaar vervoer.



Ruimtegebruik per modaliteit
(Bron: Agenda Autoluw, gemeente Amsterdam)

Het STOMP-gedachtegoed als leidend principe voor duurzame mobiliteit

In latere hoofdstukken concretiseren we hoe dit uitwerkt in Oosterenk

S
Stappen

M
MaaS

T
Trappen

P
Privéauto

O
OV

STOMP staat voor hoe we verplaatsingen in een gebied onderscheiden: Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS: deelmobiliteit, boeken en afrekenen in een app) en Privé-auto.

Door functies zoals wonen, werken en recreëren te mengen (in gebiedsontwikkeling, maar óók in bestaand gebied) ontstaat een gebied waar mensen naar voorzieningen kunnen lopen (S).

Op wat kortere afstanden hebben lopen en fietsen de voorkeur, omdat ze schoon en gezond zijn en weinig ruimte vragen.

Voor wat langere afstanden de wijk uit kunnen mensen fietsen en de openbaar vervoer gebruiken: een schone en ruimte-efficiënte manier van verplaatsen.

MaaS / deelmobiliteit kan het gebruik van fiets en openbaar vervoer makkelijker maken en stimuleren.

Ten slotte hebben we de privéauto. Idealiter wordt die vooral gebruikt voor verplaatsingen waarvoor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit geen aantrekkelijke optie zijn.

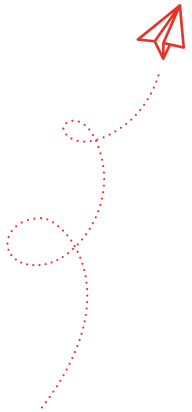
Conclusie

Het aanknopingspunt voor het opstellen van het mobiliteitsconcept zijn de uitgangspunten genoemd in de gebiedsvisie. Daarnaast zijn aanvullende aanscherpende aanknopingspunten genoemd in Omgevingsvisie en Mobiliteitsvisie. Deze sorteren voort op een duurzamer mobiliteitsconcept waarbij ruimte wordt gecreëerd en ambities rondom modal shift worden bewerkstelligen. Het beleid in Zwolle omarmt het STOMP-principe

Het vigerende parkeerbeleid (nota parkeernormen 2016) biedt aanknopingspunten voor een duurzamer ingestoken mobiliteitsconcept volgens het STOMP-principe. In het volgende hoofdstuk beschouwen we eerst de bereikbaarheid van Oosterenk. Daarna volgt in de daarop volgende hoofdstukken het mobiliteitsconcept.

2.

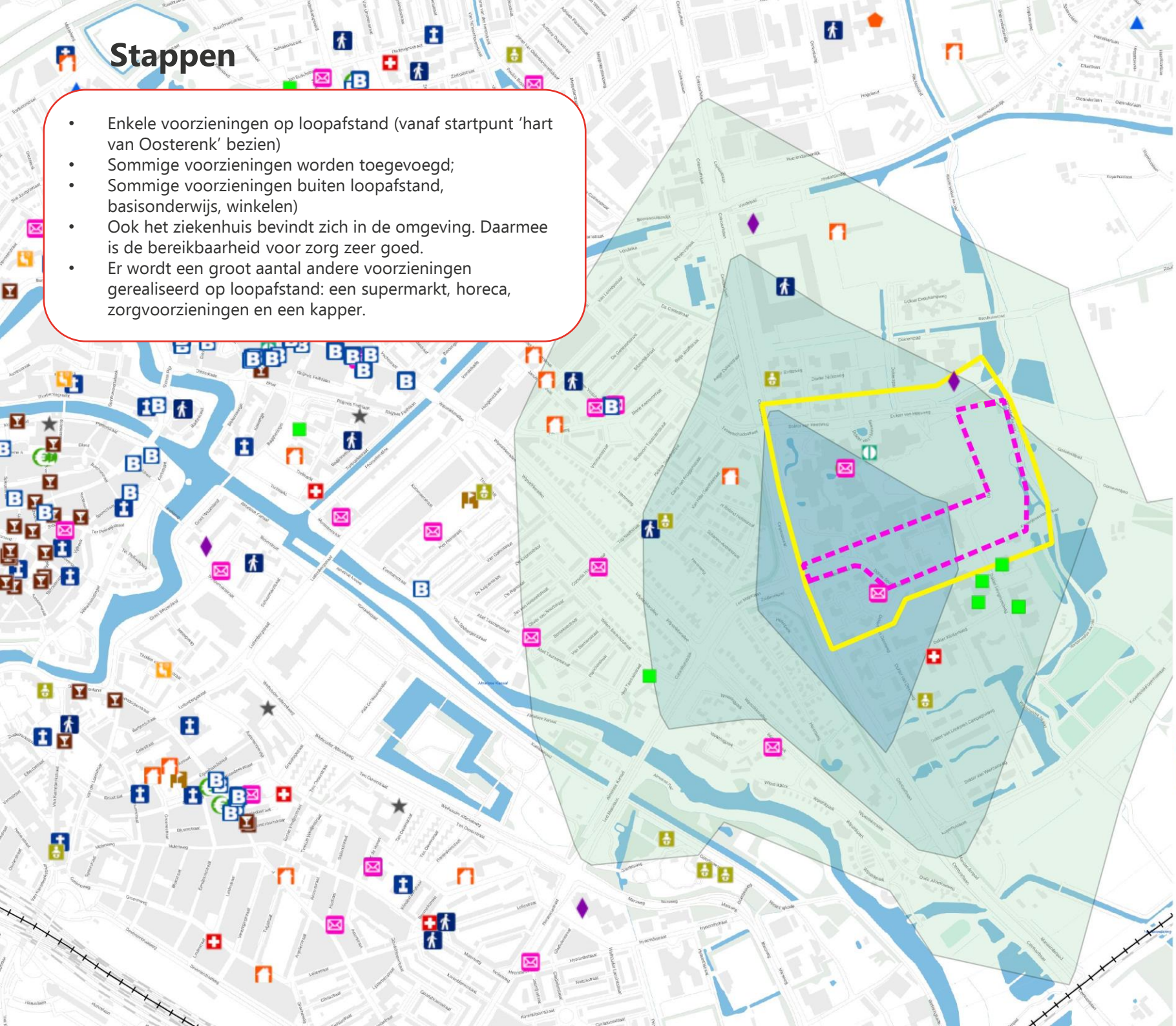
Bereikbaarheidsanalyse



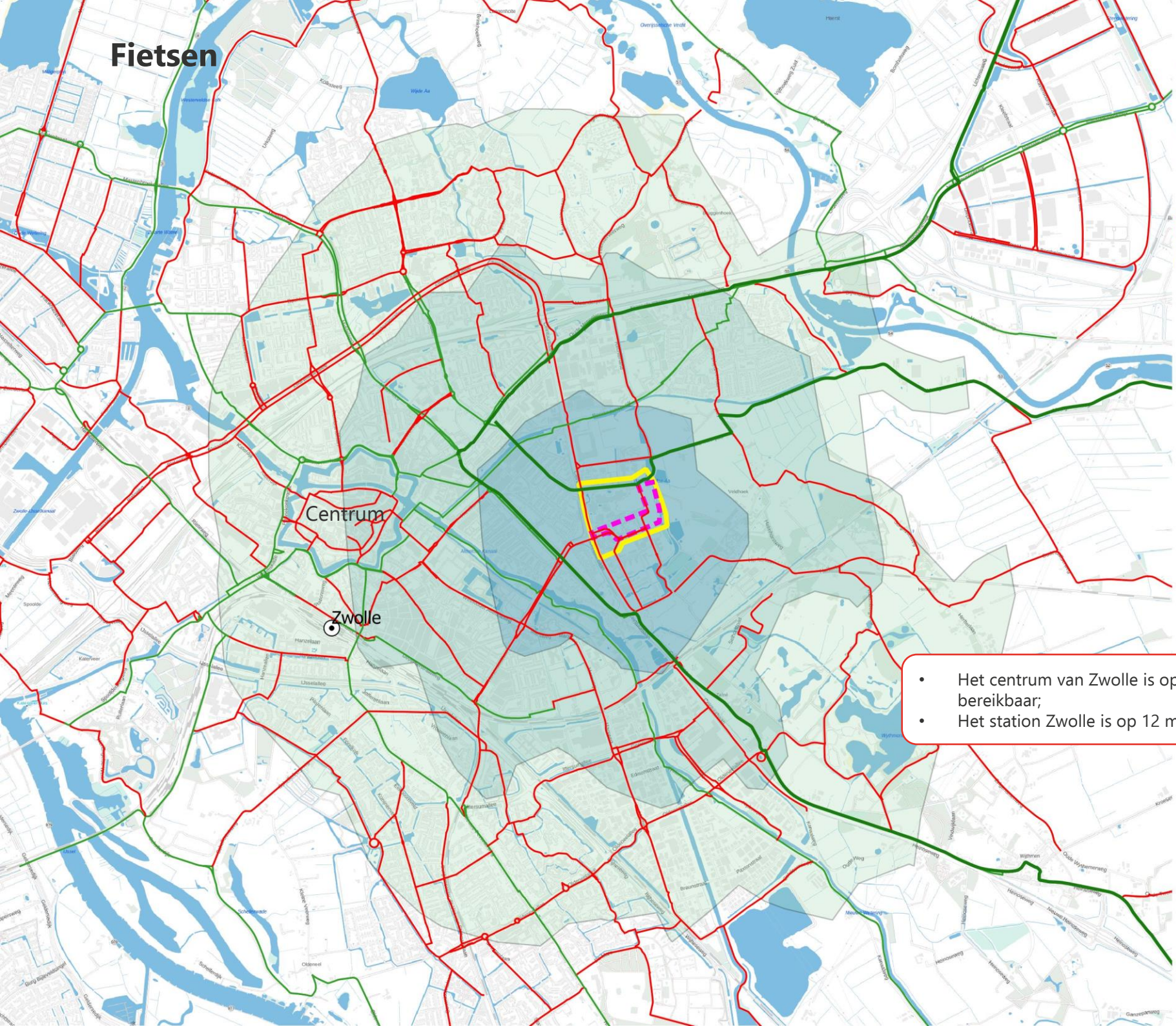
In dit hoofdstuk beschouwen we de ruimtelijke context op basis van het STOMP-principe. Dit geeft de ruimtelijke aanknopingspunten voor de mobiliteitsstrategie.

Stappen

- Enkele voorzieningen op loopafstand (vanaf startpunt 'hart van Oosterenk' bezien)
- Sommige voorzieningen worden toegevoegd;
- Sommige voorzieningen buiten loopafstand, basisonderwijs, winkelen)
- Ook het ziekenhuis bevindt zich in de omgeving. Daarmee is de bereikbaarheid voor zorg zeer goed.
- Er wordt een groot aantal andere voorzieningen gerealiseerd op loopafstand: een supermarkt, horeca, zorgvoorzieningen en een kapper.



Fietsen



Station
Sneflietsnetwerken

Hoofdfietsroutes

Hoofdfietsroute
Regionale fietsroute

Scope

Centrumgebied
Invloedsgebied

Fietsen vanaf entree gebied

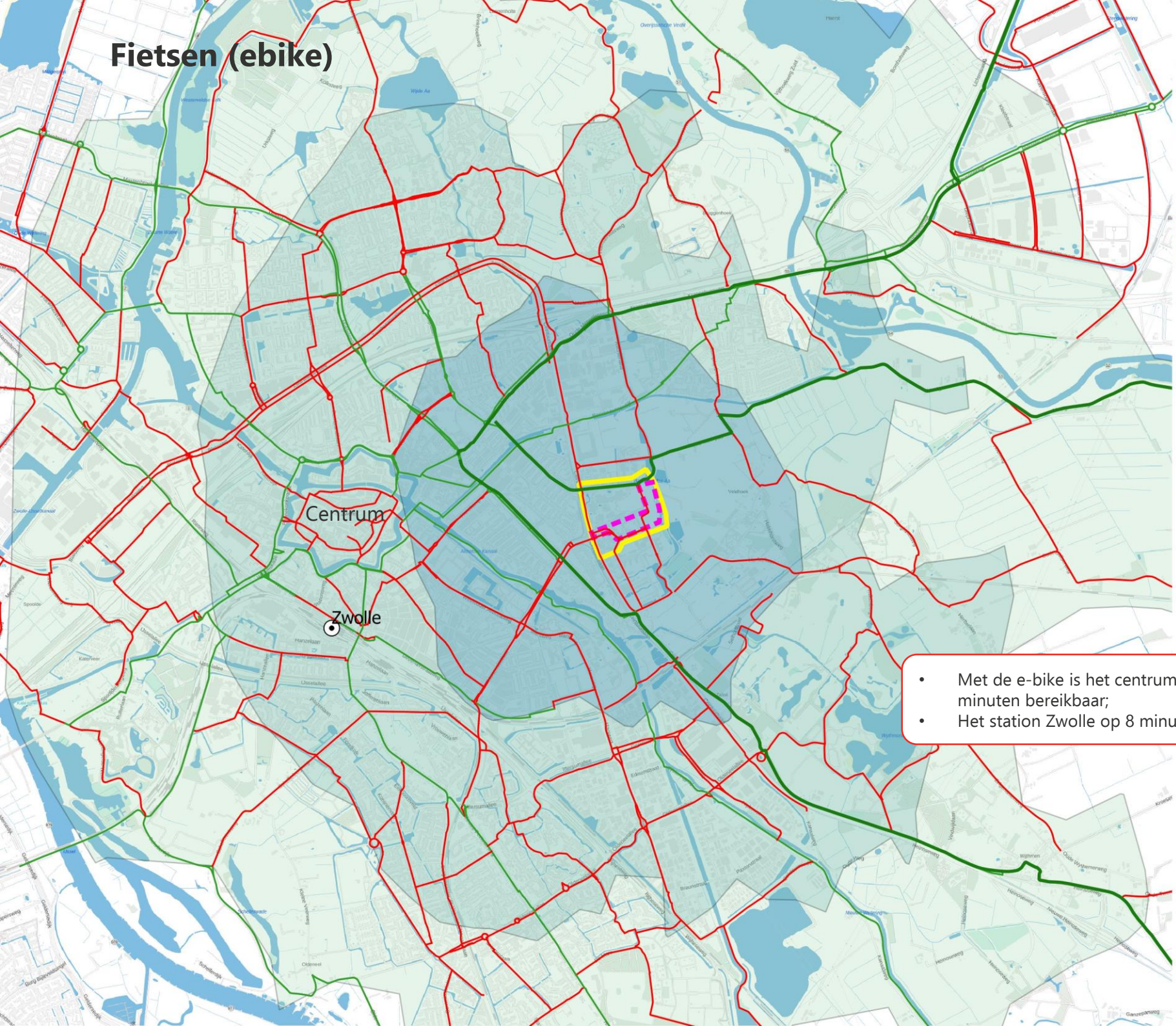
5 min (1250m)
10 min (2500m)
15 min (3750m)

BRT Achtergrondkaart water

- Het centrum van Zwolle is op ongeveer 10 minuten bereikbaar;
- Het station Zwolle is op 12 minuten fietsen bereikbaar;

0 750 1,500 m

Fietsen (ebike)



Station
Sneflietsnetwerken

Hoofdfietsroutes

Hoofdfietsroute
Regionale fietsroute

Scope

Centrumgebied
Invloedsgebied

E-Fietsen vanaf entree gebied

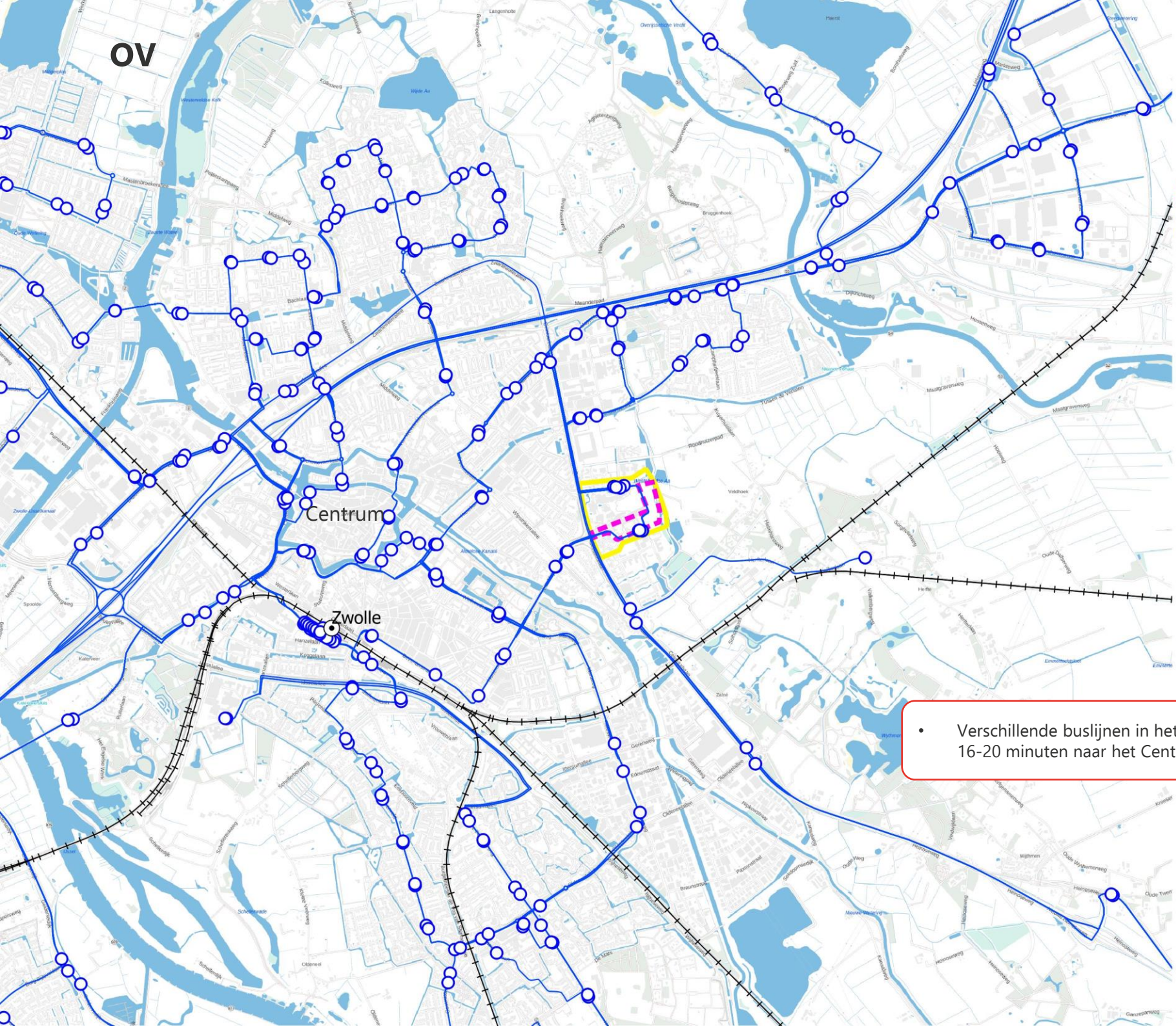
5 min (1875m)
10 min (3750m)
15 min (5625m)

BRT Achtergrondkaart water

- Met de e-bike is het centrum op iets meer dan 5 minuten bereikbaar;
- Het station Zwolle op 8 minuten.

0 750 1,500 m

OV



Station
Bushaltes
Spoor
Buslijnen

Scope

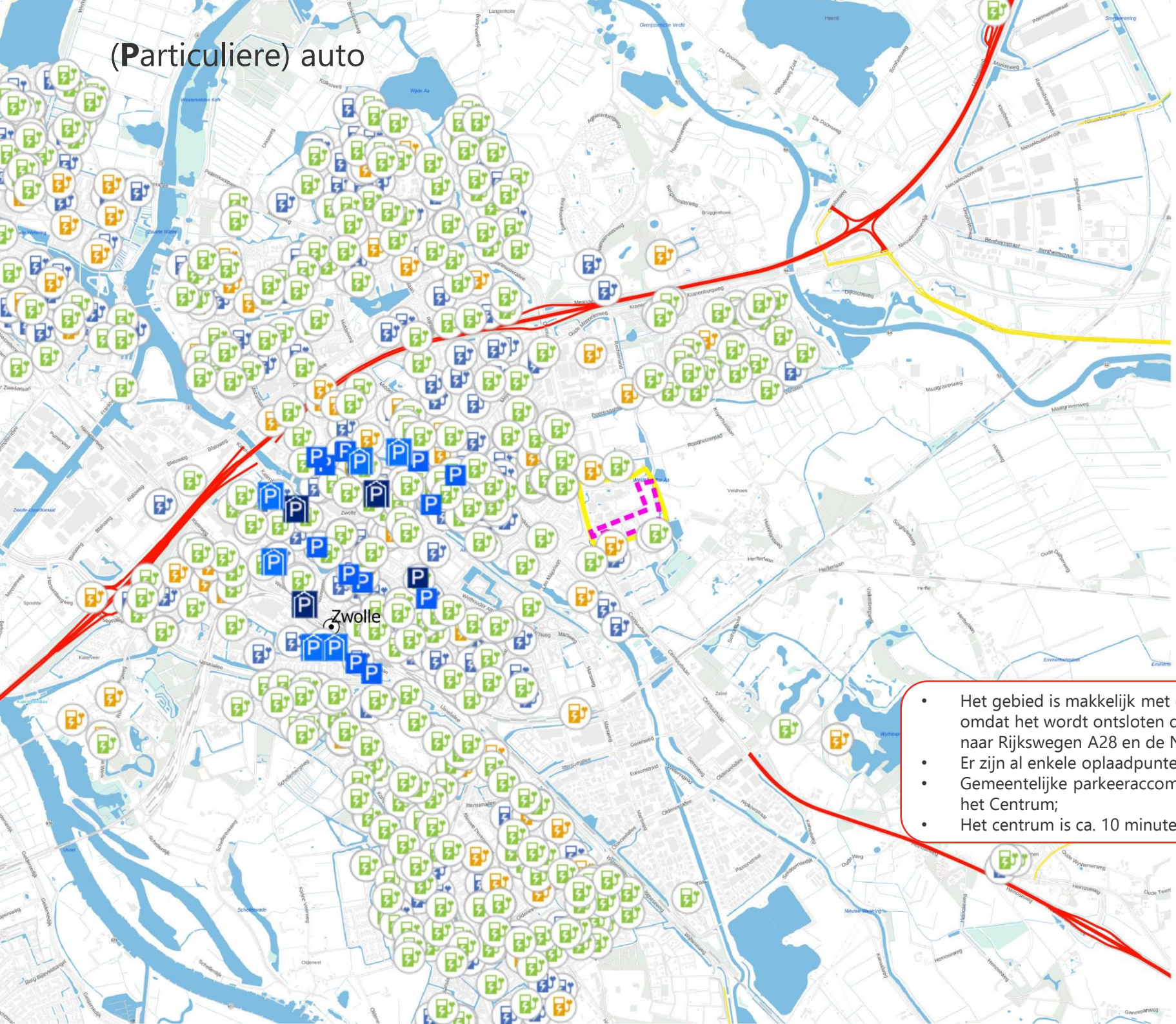
Centrumgebied
Invloedsgebied

BRT Achtergrondkaart water

- Verschillende buslijnen in het gebied (hoogfrequent); 16-20 minuten naar het Centrum/Station

0 750 1,500 m

(**P**articuliere) auto



Parkeeraccomodatie

- Parkeergarage, Gemeentelijk
- Parkeergarage, Particulier
- Parkeerterrein, Gemeentelijk
- Parkeerterrein, Particulier

Laadpalen

- Aangewezen laadpaal locatie
- Aangevraagde laadpaal locatie
- Bestaande laadpaal locatie

Wegvakken

- Provinciale weg
- Rijkswegen
- Station

Scope

- Centrumgebied
- Invloedsgebied

BRT Achtergrondkaart water

- Het gebied is makkelijk met de auto te bereiken, omdat het wordt ontsloten door de Ceintuurbaan die naar Rijkswegen A28 en de N35 leidt;
- Er zijn al enkele oplaadpunten in het gebied;
- Gemeentelijke parkeeraccommodaties verder weg in het Centrum;
- Het centrum is ca. 10 minuten rijden

0 750 1,500 m

Conclusies bereikbaarheidsanalyse

We trekken de volgende conclusies met betrekking tot de bereikbaarheid:

- Op **loop**afstand bevinden zich slechts enkele essentiële voorzieningen in het gebied, daarnaast is de ambitie dat er voorzieningen worden toegevoegd; in de plannen staan momenteel een supermarkt, een kapper, een bloemenwinkel en diverse zorgvoorzieningen zoals een apotheek, fysiotherapeut etc. Er komen verbeterde looproutes aan. Dit lichten we verder toe in hoofdstuk 4.
- Centrum en station op (e)-**fiets**afstand goed bereikbaar, maatregelen in fietsinfrastructuur binnen Oosterenk in de pijplijn; in hoofdstuk 4 benoemen we deze maatregelen.
- **OV:** via verschillende OV-haltes (bus) is het station Zwolle en centrum binnen 15-20 min bereikbaar, dit is voldoende, maar het is geen topkwaliteit zoals bijvoorbeeld bij IC-stations; er is geen sprake van loopafstanden naar treinstations.
- **Auto**bereikbaarheid goed via de Ceintuurbaan, laadfaciliteiten wellicht meer nodig naar toekomst. Nog geen hubs of open parkeerfaciliteiten, op dit moment alleen slagboomregimes, waardoor geen dubbelgebruik mogelijk is.

We zien dat met het toevoegen van voorzieningen grote kansen liggen voor lopen. Mensen bereiken al veel te voet. Het is dan ook zeer belangrijk om mensen goed te faciliteren in het lopen en veilig, aantrekkelijke looproutes te creëren.

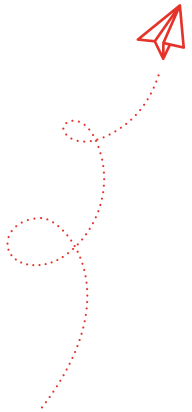
We zien ook kansen voor de fiets. In combinatie met het aanbieden van deelmobiliteit (al dan niet in een mobiliteitshub) kunnen aantrekkelijkere alternatieven voor de auto gecreëerd.

Tegelijkertijd staat het gebied bekend om haar autobereikbaarheid en ligt het aan de rand van de stad. Wellicht dat mensen die hier komen wonen juist meer van rust houden en van een eigen auto voor de deur. Dat geldt met name voor het BPD-gebied, waar de focus ligt op eengezinswoningen tegen de natuur aan.

In het volgende hoofdstuk zullen we aan de hand van deze conclusies het mobiliteitsconcept verder concretiseren.

3.

Mobiliteitsstrategie



In dit hoofdstuk wordt de mobiliteitsstrategie zoals opgesteld voorafgaand het ROP. De strategie volgt de handvatten voor het mobiliteitsconcept. In hoofdstuk 4 wordt de strategie geconcretiseerd naar het mobiliteits*concept*.

Mobiliteitsstrategie ten behoeve van ruimtelijk ontwikkelingsplan (1/2)

Het centrum van de transformatie Oosterenk

Oosterenk staat momenteel bekend als een (met de auto) regionaal goed bereikbaar gebied en zal dit met trekkers als het Isala en PEC ook blijven. Tegelijkertijd verandert Oosterenk van werk- en bezoekerslocatie naar gemengd gebied van wonen, werken en verblijven. Daarmee verandert het gebiedsprofiel en komt er meer focus op verblijven, met name in het Centrumgebied, waar het hart van Oosterenk wordt gerealiseerd. In de gebiedsvisie van Oosterenk zijn de ambities geformuleerd. Ook stadsbreed hebben er ontwikkelingen plaats gevonden waarmee de ruimtelijke indeling van de stad, en zo ook Oosterenk, wordt herijkt naar een duurzame toekomst. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de recent vastgestelde Omgevingsvisie en de Mobiliteitsvisie. Onderdeel daarvan is dat we mobiliteit duurzamer en ruimte-efficiënter in willen richten.

Zo is de ambitie om dagelijkse voorzieningen te realiseren in het gebied die nog niet aanwezig zijn (onderwijs, zorg etc.) waarmee Oosterenk ook een volwaardige woonwijk wordt. Oosterenk is met de fiets goed bereikbaar via infrastructuur van hoge kwaliteit, maar het is op sommige momenten te druk. Er wordt door gemeente gestudeerd op verkeerskundige oplossingen. De autobereikbaarheid is goed, tegelijkertijd wordt de verkeersafwikkeling van auto's verkend in studies rondom de Ceintuurbaan. Er zijn bussen in Oosterenk waarmee je naar het Centrum kan en het station Zwolle, maar de OV-kwaliteit is niet optimaal. Deze ontwikkelingen schetsen de context.

Een ontwerp dat de ruimtelijke ambities ondersteunt

We streven in het ruimtelijk ontwikkelingsplan een ontwerp na waar meer focus wordt gelegd op langzaam verkeer en deelmobiliteit in plaats van op de auto. De loop- en fietsinfrastructuur wordt verbeterd en er komen goede centrale fietsparkeervoorzieningen. Ook zetten we in op deelmobiliteit in Oosterenk. We lichten deze maatregelen verder toe in het volgende hoofdstuk.

De vigerende autoparkeernormen zijn fors voor wat past bij het gemengde woon-werkgebied wat we willen creëren. We zijn voornemens om met alternatieven de parkeeropgave onderbouwd omlaag te brengen tot een niveau wat past bij gezamenlijke ambities op het gebied van mobiliteit (in Oosterenk). Het voornemen van de gemeente om het parkeerbeleid te actualiseren geeft daar tevens aanleiding toe.

Aanknopingspunten voor concept op maat (1/2)

1. Stimuleren fietsen door hoge kwaliteit fietsparkeervoorzieningen te realiseren, daarbij hebben we de volgende ontwerprichtlijnen:

Fietsparkeervoorzieningen zijn:

- op blokniveau per appartement zodat ze sociaal veilig voelen, goed beveiligd en droog staan;
- toegankelijk en laagdrempelig: de fiets kan dichtbij huis geparkeerd/gestald worden met maximaal één tussendeur en zonder hoogteverschil of op maximaal 150 meter van een voorziening;
- bruikbaar voor zowel reguliere als buitenmodel fietsen inclusief bakfietsen dankzij voldoende grote en toegankelijke rekken en plekken;
- bieden voldoende laadmogelijkheden voor elektrische fietsen;
- zijn inpandig of netjes ingepast in de openbare ruimte (bij voorkeur in het groen);

Mobiliteitsstrategie ten behoeve van ruimtelijk ontwikkelingsplan (2/2)

Aanknopingspunten voor mobiliteitsconcept op maat (2/2)

De **entrees van de fietsparkeervoorzieningen** bevinden zich:

- Op logische plekken in de plint van de gebiedsontwikkeling
- Zijn bij voorkeur niet dezelfde entrees als de entrees voor de auto;
- Zijn logisch vindbaar voor bezoekers
- Sluiten aan op de ontsluitingsstructuur voor fietsverkeer in Oosterenk

2. Voor doelgroepen die daar voor open staan, gaan we een concept van deelmobiliteit organiseren, in ieder geval als alternatief voor de tweede auto maar we kijken ook of het een alternatief kan zijn voor de eerste auto. Dit concept zal bestaan uit deelauto's maar wellicht ook uit deelbakfietsen en/of deelfietsen, zo veel mogelijk elektrisch. We werken die verder uit richting realisatie.
3. Voorkomen van 'bouwen voor de leegstand' door aanpassen van de parkeernormen voor auto's. Dat doen we omdat we lager autobezit verwachten van aan te trekken bewoners dan de normen nu voorschrijven. Onder andere door andere maatregelen die we treffen zoals fiets en deelmobiliteit. We verwachten daarbij dat een aanzienlijk deel van de bewoners in Oosterenk nog wel gemakkelijk een eigen auto wil kunnen parkeren, maar niet zoals de normen momenteel voorschrijven.
4. We realiseren voldoende autoparkeren op eigen terrein. Tegelijkertijd is Oosterenk is een gebied waar veel capaciteit aan parkeren is. Dat moet efficiënter. We streven ernaar om parkeercapaciteit te combineren door dubbelgebruik na te streven. Daar liggen kansen voor in samenwerking met het Isala. Isala heeft echter eigen problematiek en moet goede bereikbaarheid bieden voor met name nooddiensten, patiënten en bezoekers, maar ook voor haar eigen medewerkers. Wij blijven in gesprek met het ziekenhuis om gezamenlijk gebruik te onderzoeken van hun terreinen of de in het Centrumgebied te ontwikkelen parkeerfaciliteiten, en matchen dat met de ontwikkeling van het strategisch huisvestingsplan van het ziekenhuis.

Voorkeursrichting ruimtelijke opgave mobiliteit

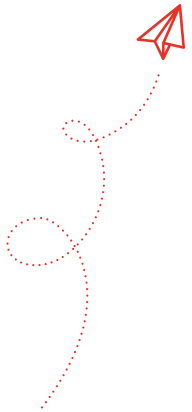
We studeren op een aantal scenario's voor het ruimtelijk ontwerp van mobiliteit. Daarbij zetten we in op het scenario waarbij we zo veel mogelijk inzetten op alternatieven voor de auto. In de volgende fase gaan we dit verder onderzoeken.

- **Aangepaste autoparkeernormen passend bij de transformatielocatie Oosterenk en het voorziene autobezit.** Met de transformatie van Oosterenk wijzigt ook de stedelijkheidsgraad en daarmee de norm. Ook nemen we het autobezit van voorziene doelgroepen mee.
- **Ontwerpproces met focus op lopen en fietsen.** In het stedenbouwkundig ontwerp onderzoeken we hoe we lopen, fietsen en gebruik voor deelmobiliteit zo makkelijk wordt gemaakt, zodat dit volwaardige alternatieven voor de auto worden.
- **Dubbelgebruik van autoparkeeropgave.** We onderzoeken hoe we in de eindsituatie maar ook in tijdelijkheid efficiënt gezamenlijk gebruik kunnen maken van parkeerterreinen met omliggende gebruikers. Zo besparen we ruimte.

Op de volgende pagina's wordt het mobiliteitsconcept aan de hand van het STOMP-principe toegelicht.

4.

Mobiliteitsconcept



In dit hoofdstuk wordt voortbouwend op de mobiliteitsstrategie uit het vorige hoofdstuk een concretisering gedaan: het mobiliteitsconcept.

Stappen

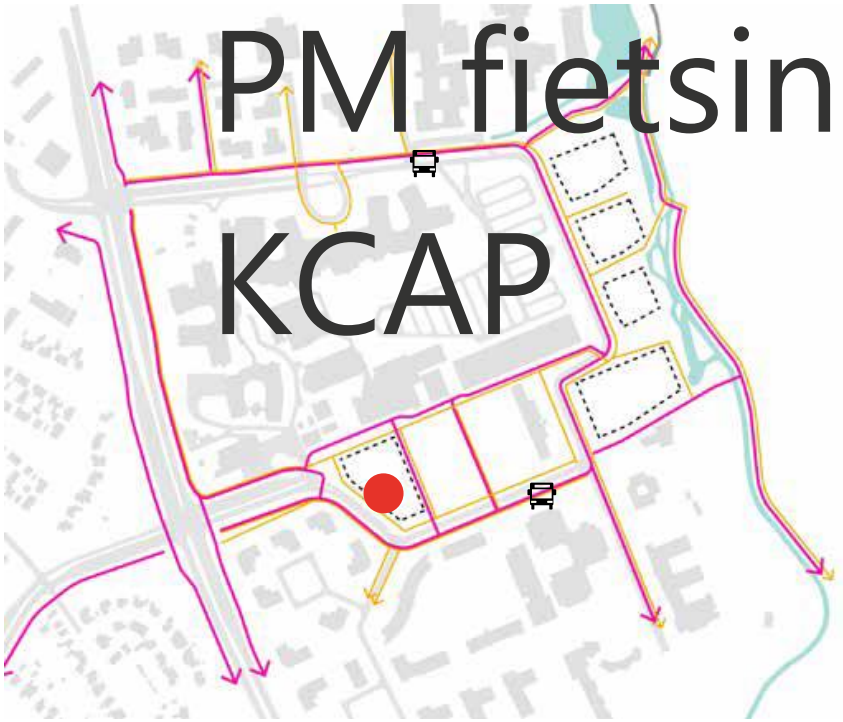
Met het toevoegen van voorzieningen wordt de beloopbaarheid van het gebied verhoogd. Een van de beste mobiliteitsmaatregelen is de nabijheid naar het gebied toehalen. De toekomstige bewoners van het gebied hebben de meest essentiële voorzieningen in de buurt.

Het wordt dan belangrijk om dit lopende verkeer veilige routes te bieden. Er worden aantrekkelijke langzaam verkeer routes gerealiseerd ten minste naar de bushaltes en de belangrijke voorzieningen die voornamelijk gelegen zijn in de plint van de kop van Jansen. In het kaartje rechts worden de belangrijkste langzame verkeersroutes gegeven (lopen in het geel, fietsen in het roze en rood).

In de intentieovereenkomst hebben we afgesproken dat de ontwikkelende partijen bijdragen aan de bovenplanse maatregelen middels de WBI-bijdrage. We zetten daarbij in op het toevoegen van aantrekkelijke looproutes:

- het rondje met de hond, van Wipstrik naar de Westerveldse Aa;
- het rondje lopen van ziekenhuis bezoekers en werkenden kantoren;
- looproutes naar de voorzieningen in het stadshart.

Dit brengt tevens een herinrichtingsopgave voor de Dr. Spanjaardweg en de Dr. Van Thienenweg met zich mee. De concept profielen worden in het ROP gegeven.



Concentratie voorzieningenprogramma

Trappen (1/2)

Zwolle is fietsstad

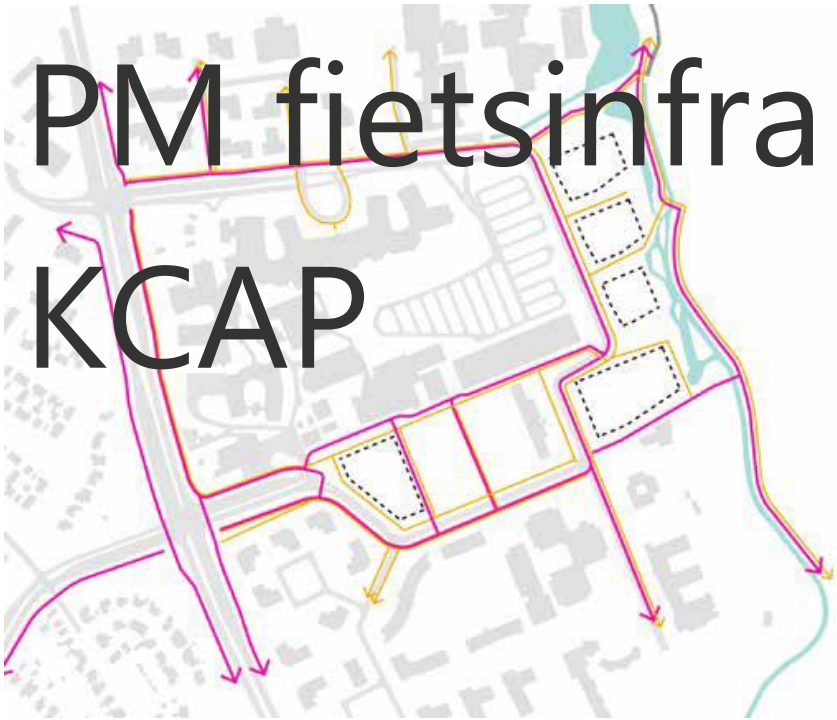
Er wordt in weinig gemeenten zoveel gefietst als in Zwolle. Zeker binnenstedelijk is de fiets een volwaardig alternatief voor de auto. Met de opkomst van de e-bike is ook regionaal (afstanden tot 15 kilometer) de fiets en alternatief voor de auto. Ook het station Zwolle is uiteindelijk maar 12-15 minuten fietsen. Om fietsen en de OV/fiets combinatie als alternatief voor de auto te maken moeten we breder kijken dan alleen de reguliere fiets. Er moet ruimte zijn voor verschillende vormen. De bakfiets voor grotere boodschappen of de kinderen weg brengen, een elektrische fiets voor de lange afstand en ook een oud barrel voor een avondje de stad in.

Fietsparkeernormen

Gemeentes hebben in toenemende mate parkeernormen voor de fiets. Zwolle heeft deze nog niet. Daarom hanteren we de Amsterdamse Bouwbrief voor woningen. Voor niet-wonen hanteren we CROW-normen fietsparkeren, met als vertrekpunt midden van de bandbreedte.

Meer ruimte voor fietsen bovenop de normen

Bovenop het toepassen van de normen zorgen we dat de fietsparkeervoorzieningen zodanig worden uitgerust, dat er ruimte is voor ‘buitenmodelfietsen’. Op de volgende pagina laten we zien hoe. In de fietsparkeerbalans reserveren we deze extra ruimte door 10% extra fietsparkeerplekken over de totale opgave (wonen en niet-wonen) op te nemen. We stimuleren met het toevoegen van deze kwaliteit dat mensen nog vaker kiezen voor fietsachtige mobiliteit. En we anticiperen op de verwachting dat de nieuwe fietsparkeernormen voor Zwolle naar alle waarschijnlijkheid hoger zullen uitvallen dan CROW-normen.



Trappen (2/2)

Fietsparkeervoorzieningen:

1. Per woning wordt 1 fietsparkeerplaats per kamer gerealiseerd voor bewoners; Per woning wordt 0,75 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers gerealiseerd; Voor werk- en voorzieningenprogramma berusten we ons op cijfers van het CROW.
2. Worden per woon-/appartementenblok opgelost, zodat het sociaal veilig voelt en de fietsen beveiligd zijn en droogstaan;
3. Zijn toegankelijk en laagdrempelig: de fiets kan dichtbij huis geparkeerd/gestald worden met maximaal één tussendeur en zonder hoogteverschil (maaiveld of op zelfde verdieping met bijpassende lift) of op maximaal 150 meter van een voorziening;
4. Bevatten voor iedere woning 1 ruimer gedimensioneerde plek (2.0 m2 in plaats van 1.5 m2) op de vloer (niet boven in rek), zodat er plek is voor buitenmodelfietsen (bakfiets, scooter, etc.);
5. bieden voldoende laadmogelijkheden voor elektrische fietsen;
6. zijn inpandig of netjes ingepast in de openbare ruimte (bij voorkeur in het groen);
7. Zijn zo veel mogelijk in het rek beneden; minimaal 2 plekken in een laag rek per woning (een persoonshuishoudens 1 plek beneden), conform Amsterdamse bouwbrief;
8. Er worden extra reguliere fietsparkeerplekken gerealiseerd in de collectieve voorzieningen om extra ruimte te bieden; daarbij gaan we uit van twee extra reguliere fietsparkeerplekken per uitgespaarde autoparkeerplek.

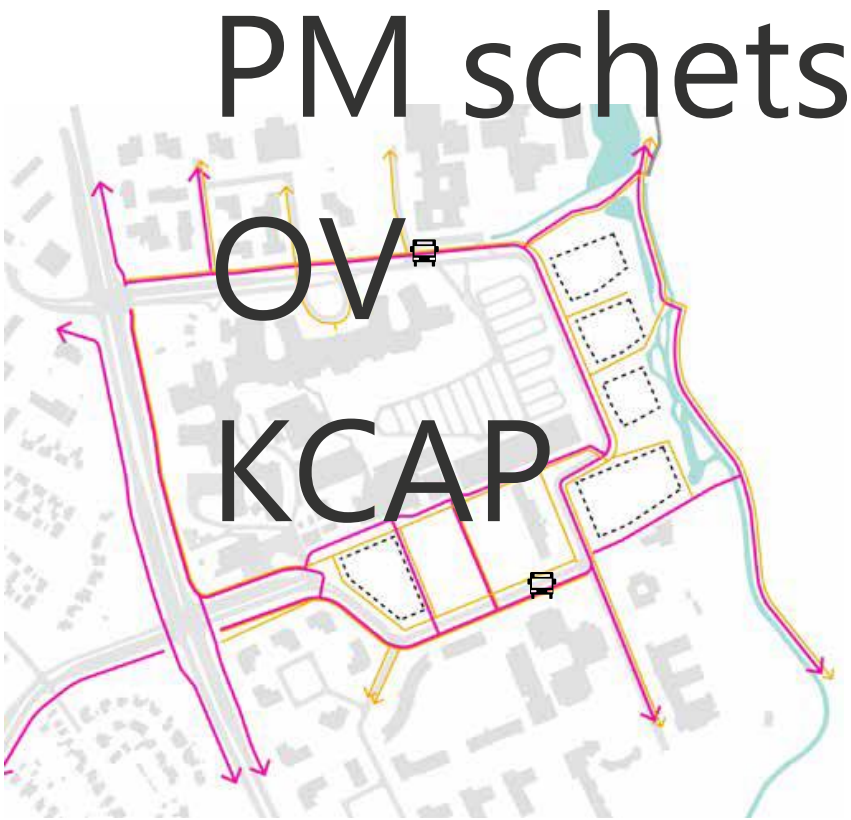
De entrees van de fietsparkeervoorzieningen bevinden zich:

1. Op logische plekken in de plint van de gebiedsontwikkeling
2. Zijn bij voorkeur niet dezelfde entrees als de entrees voor de auto;
3. Zijn logisch vindbaar voor bezoekers
4. Sluiten aan op de ontsluitingsstructuur voor fietsverkeer in de Oosterenk.

Openbaar vervoer

Momenteel zijn er twee openbaar vervoerhaltes. Zoals eerder genoemd, sluiten we looproutes op een aantrekkelijke manier aan op de haltes.

Voor de rest houden we de ontwikkeling van het OV in de gaten. Met de transformatie van Oosterenk wordt het OV in Oosterenk opnieuw betwist. Dit is echter gesprek tussen gemeente en concessieverlener provincie Overijssel dus onze invloedssfeer is beperkt.



Mobility as a service

Stadsbrede deelmobiliteit

Deelmobiliteit is in opkomst. Er zijn al een aantal aanbieders van deelmobiliteit actief in Zwolle. Deelauto's (Greenwheels, Amber Wheels, MyWheels), deelbromfietsen (Check en Felyx) en deelfietsen (Go Sharing en Bird). Dit zijn stadsbrede aanbieders.

Een aanbod van deelmobiliteit Oosterenk

We willen de gebruikers van Oosterenk ook een deelmobiliteitsconcept op maat aanbieden. Een pakket deelmobiliteit kan vooral bewoners stimuleren afstand de doen van de eigen auto. Wanneer dit aanbod onderdeel is van de verkoop of verhuur van woningen, maken we gebruik van het verhuismoment om mensen te verleiden een gedragsverandering aan te gaan. Voor bepaalde bewonersdoelgroepen zien we kansen in Oosterenk om met deelmobiliteit bewoners te stimuleren afstand te doen van de tweede auto of zelfs de eerste auto. We willen een gevarieerd pakket aanbieden voor bewoners bestaande uit deelauto's, deelbakfietsen en deel-e-bikes.

Zwolle heeft nog geen beleid rondom deelauto's. Dit is weldegelijk in de maak. In het land zijn er enkele voorbeelden van dit soort pakketten-op-maat voor gebiedsontwikkeling. Omdat deelmobiliteit een redelijk nieuwe ontwikkeling is, zijn echte successen nog niet te bepalen. Het is daarom vooral belangrijk ambitieus, maar ook realistisch te zijn en voorbereid te zijn op het geval dat deelmobiliteit niet werkt.

Een aanbod deelmobiliteit in combinatie met een reductie van het autoparkeren voor bewoners

Om te zorgen dat mensen kiezen voor deelmobiliteit is voldoende en divers aanbod belangrijk. Daarnaast gaat het succes van deelmobiliteit gepaard met maatregelen om het concurrerend te maken met de privéauto. Dat betekent: gereguleerd parkeren in de openbare ruimte, wat het geval wordt in Oosterenk. Daarnaast kan schaarste worden gecreëerd door een reductie op het bewonersparkeren toe te passen, omdat het deelmobiliteitsconcept zich vooral richt op bewoners.

Deelmobiliteit in Oosterenk

We dimensioneren een aanbod deelmobiliteit.

1. In het land zien we dat vooral de deelauto potentie heeft als vervanger van de privé auto. Er wordt veel onderzoek gedaan naar hoeveel gebruikers een deelauto 'nodig heeft'. Uit marktconsultaties in andere projecten en op basis van expert judgement schatten we in dat op deze locatie een deelauto ongeveer 25 huishoudens kan bedienen. Op basis van de doelgroepen bepaalden we dat ongeveer de helft van de huishoudens in Oosterenk Centrumgebied 'vatbaar' is voor deelmobiliteit. Dat betekent dat we voor 577 woningen naar boven afgerond **12 deelauto's** dimensioneren (577 / 2 / 25);
2. Een bijpassende reductie voor het bewonersparkeren is op zijn plaats. Het reductiepercentage verschilt in het land. Dit hangt af van het vertrekpunt van het bewonersdeel van de norm, de stedelijkheidsgraad, de doelgroep, de beschikbaarheid van mobiliteitsalternatieven en de schaarste van de ruimte. Het reductiepercentage is dus in wezen ook een gemeentelijk beleidsdoel. Omdat dit beleidsdoel in Zwolle nog ontbreekt bepalen we dit aan de hand van andere voorbeelden in het land. Zaanstad en Eindhoven zijn vergelijkbare steden. **10% van de bewonersopgave** is daar het beleidsuitgangspunt voor een locatie zoals Oosterenk, bij het vertrekpunt voor de bewonersnorm (pagina 32). Het komt overeen met een reductie van 52 plekken (zie pagina 39). Dat betekent dat we voor iedere deelauto 4.3 plekken reduceren. Deze vervangingsratio komt sterk overeen met de vervangingsratio die het CROW voorschrijft: 1 op 4.

Randvoorwaarden voor uitwerking

De uitwerking volgt bij de omgevingsvergunning. De reductie kan dan worden doorgevoerd indien er een plan voor een aanbod van deelmobiliteit is en er geen sprake is van gratis, openbaar parkeren in het gebied. Daarbij is het essentieel langjarige (5-10 jaar) regie te verankeren in bijvoorbeeld een VVE. De ruimtelijke reservering omvat 12 deelauto's, maar onder leiding van de regisseur groei een aanbod idealiter in. Dat kan ook met andere deelvoertuigen dan auto's. Flexibiliteit is belangrijk, omdat het een ontwikkelende markt is.

Particuliere auto (1/2)

Om optimaal te sturen op ambities rondom een duurzaam ingestoken mobiliteitsconcept ontmoedigen we het gebruik van de auto waar dat kan. We zijn daarbij realistisch. Oosterenk blijft als locatie aantrekkelijk met de auto en een deel van onze doelgroepen is gehecht aan de auto.

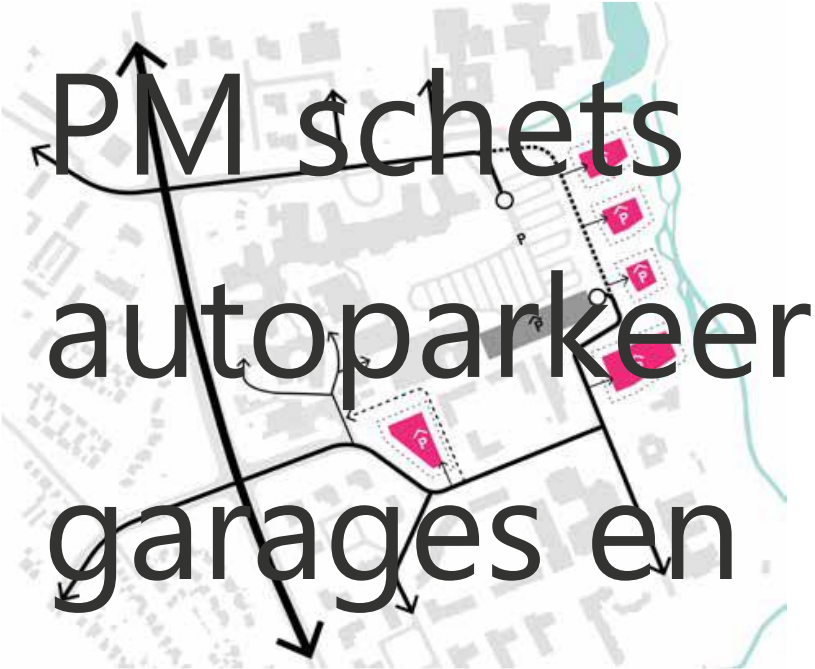
Autoluw gebied en aanpassing verkeer

Het is de ambitie om de dokter van Thienenweg te transformeren naar een autoluwe straat waar alleen bestemmingsverkeer van de BPD-locatie en het ziekenhuis naar toe gaat. Om het gebied zo veel mogelijk autoluw te maken zorgen we dat de toegangswegen naar de parkeergarages zo veel mogelijk beperkt worden. Zie in het figuur rechts de voorkeurs ontsluiting. In het Omgevingsplan een ontwerp openbare ruimte door de gemeente wordt opgesteld.

De infrastructuur in Oosterenk kan een grote hoeveelheid verkeer afwikkelen. In de spitsperioden leidt dit tot congestie nabij de aansluitingen op de Ceintuurbaan. De infrastructuur in Oosterenk kan een grote hoeveelheid verkeer afwikkelen. In de spitsperioden leidt dit tot congestie nabij de aansluitingen op de Ceintuurbaan. De gemeente gaat onderzoeken of en op welke wijze de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Oosterenk kan worden verbeterd. De parkeergarages worden net ingepast in het landschap en zijn aantrekkelijk en makkelijk vindbaar. Ook wordt er zo veel mogelijk gebruik gemaakt van dubbelgebruik.

Parkeernorm

Zoals eerder toegelicht hanteren we het vigerende beleid (2016) uit de koersnota parkeren om de norm voor autoparkeren te bepalen, maar nemen we in acht dat de parkeerstrategie van Zwolle momenteel wordt gewijzigd. Daarvoor gebruiken we drie aanknopingspunten: de wijzigende stedelijkheidsgraad, het autobezit en een nieuwe visie op de bezoekersnorm. Dit lichten we op de volgende pagina toe. De parkeerbalans volgt in hoofdstuk 6.



Particuliere auto (2/2)

Nieuwe stedelijk gebied

We transformeren van een locatie aan de rand van de stad naar een locatie aan de toekomstige binnenring (Ceintuurbaan). De huidige normering (matig stedelijk, rest bebouwde kom) gaan niet meer op. De huidige adressendichtheid van Oosterenk (1,010) neemt met de beoogde verdichting uit de gebiedsvisie toe (zie bijlage 1). Met de plannen verandert het gebied naar *zeer sterk stedelijk, schil centrum.*

Autobezit

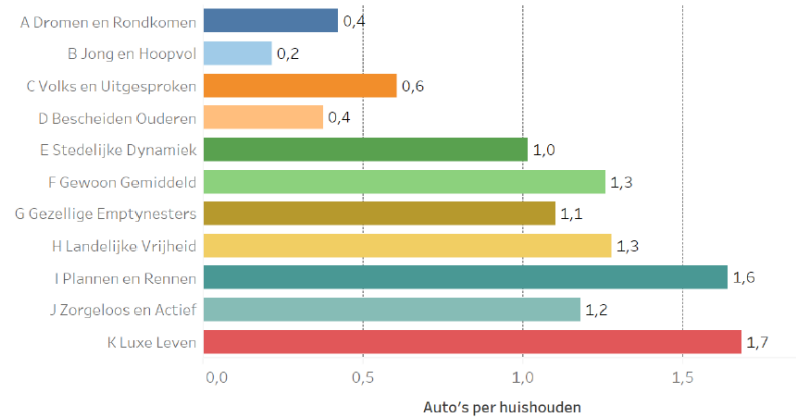
We nemen het verwachte autobezit ook mee in de beredenering van de parkeeropgave. Op basis van de beoogde doelgroepen volgens de Whize systematiek bepalen we dit. Zie daarvoor de figuur rechts. We zien dat jongere doelgroepen en doelgroepen met minder welstand vaak een lager autobezit hebben. Deze informatie nemen we mee.

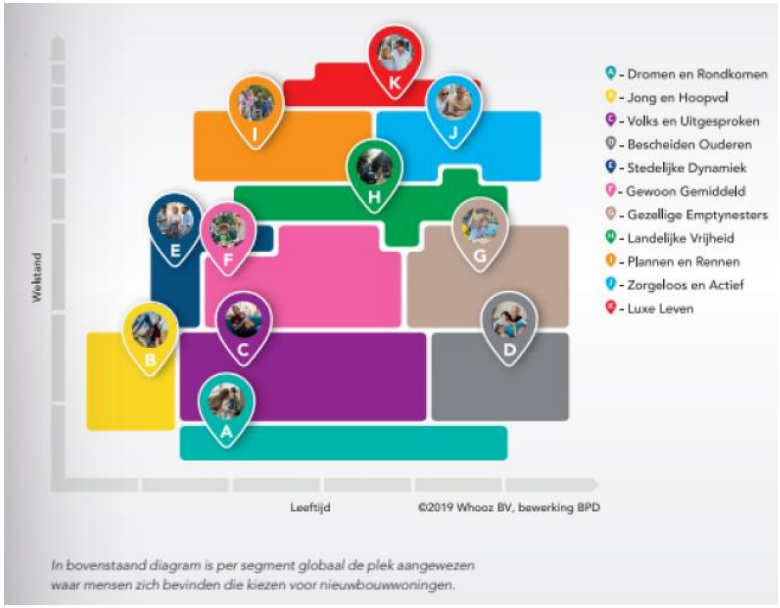
Bezoekersnorm

In de parkeerkencijfers van het CROW wordt altijd gerekend met een bezoekersparkeernorm van 0,3 parkeerplaatsen per huishouden. Dit kencijfer is ongeacht de ligging van een te ontwikkelen gebied. In Zwolle zien we dat mensen bij de keuze van hun vervoerswijze voor een verplaatsing rekening houden met de lokale omstandigheden. Dit is ook de ambitie in gebieden als Oosterenk, die zeer sterk stedelijk worden en vlak aan de nieuwe Binnenring liggen. In Zwolle en Oosterenk hebben we (zeker met de aanpassingen in de infrastructuur) een goed wandel-, fiets- en openbaar vervoer netwerk.. Het is niet mogelijk om op straat te parkeren in Oosterenk.

Bezoekers van bewoners nemen deze afwegingen mee in hun verplaatsingsgedrag, waarbij aangenomen mag worden dat ze vaker voor de fiets of het openbaar vervoer gaan kiezen in plaats voor de auto. We passen de parkeernorm van 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers per woning daarom aan naar 0,2 parkeerplaatsen.

Gemiddeld aantal auto's per Whize segment (bron Whooz, gecorrigeerd o.b.v. CBS)





Programma onderdeel (Jansen) woonprogramma	Doelgroep; bepalen autobezit	Categorie (volgens CROW om parkeernorm te bepalen)	Norm volgens geactualiseerde stedelijkheidsgraad (schil centrum, zeer sterk stedelijk)	Autobezit volgens doelgroep	Gemiddelde van autobezit en geactualiseerde norm exclusief bezoekersdeel
2k appartement goedkope koop / huur goedkoop	Dromen en rondkomen	koop, appartement, goedkoop*	0.90*	0.40	**0.65**
2k-appartement sociale huur goedkoop	Dromen en rondkomen	huur, appartement, sociale huur	0.70	0.40	**0.55**
3k-appartement sociale huur goedkoop	Jong en Hoopvol	huur, appartement, sociale huur	0.70	0.20	**0.45**
2k-appartement middeldure huur middelduur 1	Jong en Hoopvol	huur, appartement, midden/goedkoop	0.70	0.20	**0.45**
3k-appartement middeldure koop/huur middelduur 2	Stedelijke Dynamiek	koop, appartement, midden *	1.10*	1.00	**1,05**
3k-appartement middeldure koop/huur middelduur 2	Stedelijke Dynamiek	koop, appartement, midden *	1.10*	1.00	**1.05**
3k-appartement dure koop/huur duur	Stedelijke Dynamiek	koop, appartement, duur *	1.20*	1.00	**1.10**

*voor de aangegeven programma onderdelen is nog niet duidelijk welk deel koop en welk deel huur is. We rekenen in deze fase met koopnormen. Huurnormen zijn ten opzichte van koopnormen 0.2 lager voor het goedkope segment, 0.3 lager voor het middensegment en 0.1 lager voor het dure segment. In de volgende fase zal de parkeeropgave worden berekend met alternatieve segmenten.

Programma onderdeel (BPD) woonprogramma	Doelgroep; bepalen autobezit	Categorie (volgens CROW om parkeernorm te bepalen)	Norm volgens geactualiseerde stedelijkheidsgraad (schil centrum, zeer sterk stedelijk)	Autobezit volgens doelgroep	Gemiddelde van autobezit en geactualiseerde norm exclusief bezoekersdeel
1A sociaal huur + commercieel begane grond galerij dromen en rondkomen 2k app	Dromen en Rondkomen	huur, appartement, sociale huur	0.70	0.40	**0.55**
1B sociaal koop (bovenste lagen md koop) galerij dromen en rondkomen 2k app	Dromen en Rondkomen	koop, appartement, goedkoop	0.90	0.40	**0.65**
1C en 1D duur koop egw gewoon gemiddeld stadswoning	Gewoon gemiddeld	koop, grondgebonden, tussen/hoek	1.20	1.00	**1.10**
1E middenduur zorg portiek 2 k app jong en hoopvol	Jong en Hoopvol	huur, appartement, midden/goedkoop	0.70	0.20	**0.45**
2A duur koop app huur galerij zorgeloos en actief 3k app	Zorgeloos en Actief	koop, appartement, duur	1.10	1.20	**1.15**
2B en 2C duur koop egw plannen en rennen stadswoning	Plannen en Rennen	koop, grondgebonden, tussen/hoek	1.20	1.60	**1.40**
3A duur koop app zorgeloos en actief 3-4k	Zorgeloos en Actief	koop, appartement, duur	1.10	1.20	**1.15**
3B en 3C duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	Plannen en Rennen	koop, grondgebonden, tussen/hoek	1.20	1.60	**1.40**
4A md 2 koop app koop portiek zorgeloos en actief 3k app	Zorgeloos en Actief	koop, appartement, midden	1.10	1.20	**1.15**
4B, 4C en 4D duur koop egw plannen en rennen stadswoning	Plannen en Rennen	koop, grondgebonden, tussen/hoek	1.20	1.60	**1.40**

5.

Parkeerbalans auto + fiets

Op basis van de keuzes beschreven in het mobiliteitsconcept volgt in dit hoofdstuk de parkeerbalans voor de fiets, deelmobiliteit en de auto. Deze balansen zijn sluitend op eigen terrein. Dat betekent dat er geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden voorzien en dat er nog geen rekening is gehouden met de mogelijkheid een deel van de parkeeropgave onder te brengen bij omliggende terreinen. Daar liggen wel kansen, die kansen beschrijven we in hoofdstuk 6.

Methodiek op parkeerbalans te bepalen in afwachting van nieuw beleid
(bron: tot stand komen mobiliteitsconcept Meeuwenlaan)

Methodiek om ruimtelijke opgave voor parkeren van voertuigen te bepalen

Met als leidend kader het protocol parkeernormen van het gemeentelijk beleid bepalen we de parkeeropgave voor fiets, deelmobiliteit en auto als onderdeel van het mobiliteitsconcept. Volgens het STOMP-principe geven we de voorkeur (voor zover mogelijk) aan alternatieven voor de auto. We sturen ook naar alternatieven door voor diegenen, die dat niet nodig hebben geen parkeerplek beschikbaar te stellen en een alternatief te bieden. De stappen voor het bepalen van de parkeeropgave zijn achtereenvolgens onderstaande 5 stappen. We laten telkens in het rood zien welke correcties er worden doorgevoerd ten opzichte van de stap daarvoor.

S(tap 0: vertrekpunt vanuit het huidig beleid)

Stap 1: het vertrekpunt voor op basis van ligging van het gebied

In de eerste stap bepalen we het beleidsuitgangspunt. We bepalen de vigerende norm (stap 0), maar vooral de norm op basis van het gebied waar de gebiedsontwikkeling in wordt gerealiseerd. Dit vormt het vertrekpunt voor fiets- en autoparkeren. Met vertrekpunt bedoelen we: op basis van de ligging van het gebied, zonder aanvullende maatregelen, zoals de inzet van deelmobiliteit een overkwaliteit van fietsvoorzieningen.

Stap 2: correctie vertrekpunt o.b.v. autobezit en aanpassen bezoekersnorm

Op basis van het voorziene autobezit en de geactualiseerde bezoekersnorm passen we de normen aan van stap 1 aan.

Stap 3: extra fietsparkeren

In stap 3 nemen we extra maatregelen in het ontwerp waarmee we volgens het STOMP-principe de positie van de fiets mee verbeteren. Op deze manier stellen we de voorwaarden om de fiets een volwaardig alternatief voor de auto te laten zijn.

Stap 4: correctie op basis van deelmobiliteit

In de vierde stap concretiseren we maatregelen waarmee een deel van de bewoners in plaats van de eigen auto toegang geven tot deelmobiliteit. Dat is voor deze bewoners een alternatief voor het parkeerrecht van hun eigen auto.

Stap 5: toepassen dubbelgebruik op deelgebied

Tot slot passen we dubbelgebruik toe in de parkeergelenheden. Door meerdere doelgroepen (bewoners, bezoekers, werknemers) op dezelfde plekken te laten parkeren maken we efficiënt gebruik van de beschikbare capaciteit.

Stap 6: flexibel ontwerp om voorbereid te zijn voor de toekomst

Tot slot is het raadzaam om flexibiliteit te borgen door voor de mobiliteitsopgave flexibele ruimte te reserveren, mocht het ruimtebeslag van de mobiliteitsbehoefte hoger uitvallen dan voorzien. Dat betekent dat er in de volgende fase (omgevingsplan) verder gestudeerd wordt op de parkeeroplossing. Indien de correcties uit stap 0 t/m stap 5 niet haalbaar zijn zal de parkeeropgave moeten worden aangepast. Indien uit inzichten volgt dat het aannemelijk is dat de stappen 0 t/m 5 tot grotere correcties leiden, zullen we om geen onnodige parkeerplaatsen te bouwen de parkeeropgave ook aanpassen.

Autoparkeerbalans; Stap 0

Vertrekpunt op basis van vigerend beleid

Programma-onderdeel	Eenheden	bvo werken / voorz.	Vertaling naar CROW categorieën om de parkeernorm te bepalen	Realisatie autoparkeren particulere auto					
				Norm			Opgave		
				Bew/werk	Bez	per:	Bew/werk	Bez	Totaal
Jansen									
2k appartement goedkope koop / huur goedkoop	25		koop, appartement, goedkoop	1.30	0.30	*Woon-eenheid*	33	8	**40**
2k-appartement sociale huur goedkoop	40		huur, appartement, sociale huur	1.10	0.30	*Woon-eenheid*	44	12	**56**
3k-appartement sociale huur goedkoop	40		huur, appartement, sociale huur	1.10	0.30	*Woon-eenheid*	44	12	**56**
2k-appartement middeldure huur middelduur 1	32		huur, appartement, midden/goedkoop	1.10	0.30	*Woon-eenheid*	35	10	**45**
3k-appartement middeldure koop/huur middelduur 2	80		koop, appartement, midden	1.50	0.30	*Woon-eenheid*	120	24	**144**
3k-appartement middeldure koop/huur middelduur 2	55		koop, appartement, midden	1.50	0.30	*Woon-eenheid*	83	17	**99**
3k-appartement dure koop/huur duur	55		koop, appartement, duur	1.70	0.30	*Woon-eenheid*	94	17	**110**
Overig zorggerelateerd	25		koop, appartement, goedkoop	1.94	2.37	*Woon-eenheid*	4	5	**10**
Tandarts		222	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Gezondheidscentrum, aanname twee behandelkamers	1.25	1.10	*100 m2 BVO*	1	1	**3**
Fysio		111	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Tandartsenpraktijk (-centrum), aanname 1 behandelkamer	0.75	1.00	*100 m2 BVO*	0	1	**1**
Huiswerkbegeleiding		56	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Fysiotherapiepraktijk (-centrum), aanname 1 behandelkamer	1.09	0.13	*100 m2 BVO*	1	0	**1**
Logopdist		111	Onderwijs, Middelbare school, aanname 25 leerlingen op 100 m2 bvo	0.97	1.18	*100 m2 BVO*	1	1	**1**
Maatschappelijke ontmoetingsruimte		56	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Gezondheidscentrum, aanname 1 behandelkamer	1.04	2.66	*100 m2 BVO*	2	6	**8**
Buurtsupermarkt		222	Buurt- en dorpscentrum	0.39	3.12	*100 m2 BVO*	2	17	**19**
Kapper		556	Buurtsupermarkt	2.28	0.57	*100 m2 BVO*	3	1	**3**
Ondersteunende horeca		122	Commerciële dienstverlening	0.60	5.40	*100 m2 BVO*	1	8	**9**
Bakker		156	Cafe/bar/cafetaria	0.39	3.12	*100 m2 BVO*	0	4	**4**
Bloemen		122	Buurtsupermarkt	2.28	0.57	*100 m2 BVO*	3	1	**3**
Gemakswinkel		122	Commerciële dienstverlening	2.28	0.57	*100 m2 BVO*	3	1	**3**
Co-working		122	Commerciële dienstverlening	1.85	0.00	*100 m2 BVO*	5	0	**5**
Fietsenmaker		267	Bedrijfsverzamelgebouw	2.28	0.57	*100 m2 BVO*	4	1	**4**
Koffiezaak		156	Commerciële dienstverlening	0.60	5.40	*100 m2 BVO*	1	8	**9**
TOTAAL Jansen							483	153	**636**
BPD									
1A sociaal huur + commercieel begane grond galerij dromen en rondkomen 2k app	34		huur, appartement, sociale huur	1.10	0.30	*Woon-eenheid*	37	10	**48**
1B sociaal koop (bovenste lagen md koop) galerij dromen en rondkomen 2k app	34		koop, appartement, goedkoop	1.30	0.30	*Woon-eenheid*	44	10	**54**
1C en 1D duur koop egw gewoon gemiddeld stadswoning *	18		koop, grondgebonden, tussen/hoek	1.60	0.30	*Woon-eenheid*	29	5	**34**
1E middenduur zorg portiek 2 k app jong en hoopvol	25		koop, appartement, midden	1.10	0.30	*Woon-eenheid*	28	8	**35**
maatschappelijke voorziening: Intermezzo concept.		300	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Apotheek	1.73	1.42	*100 m2 BVO*	5	4	**9**
maatschappelijke voorziening: 1e lijns zorg		150	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Apotheek	1.73	1.42	*100 m2 BVO*	3	2	**5**
2A duur koop app huur galerij zorgeloos en actief 3k app	25		koop, appartement, midden	1.70	0.30	*Woon-eenheid*	43	8	**50**
2B en 2C duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	12		koop, grondgebonden, tussen/hoek	1.60	0.30	*Woon-eenheid*	19	4	**23**
3A duur koop app zorgeloos en actief 3-4k	25		koop, appartement, midden	1.70	0.30	*Woon-eenheid*	43	8	**50**
3B en 3C duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	14		koop, grondgebonden, tussen/hoek	1.60	0.30	*Woon-eenheid*	22	4	**27**
4A md 2 koop app koop portiek zorgeloos en actief 3k app	40		koop, appartement, midden	1.50	0.30	*Woon-eenheid*	60	12	**72**
4B, 4C en 4D duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	23		koop, grondgebonden, tussen/hoek	1.60	0.30	*Woon-eenheid*	37	7	**44**
TOTAAL BPD							369	81	**450**

Autoparkeerbalans; Stap 1

Vertrekpunt op basis van geactualiseerde stedelijkheidsgraad

Programma-onderdeel	Eenheden	bvo werken / voorz.	Vertaling naar CROW categorieën om de parkeernorm te bepalen	Realisatie autoparkeren particulere auto					
				Norm			Opgave		
				Bew/werk	Bez	per:	Bew/werk	Bez	Totaal
Jansen									
2k appartement goedkope koop / huur goedkoop	25		koop, appartement, goedkoop	0.90	0.30	*Woon-eenheid*	23	8	**30**
2k-appartement sociale huur goedkoop	40		huur, appartement, sociale huur	0.70	0.30	*Woon-eenheid*	28	12	**40**
3k-appartement sociale huur goedkoop	40		huur, appartement, sociale huur	0.70	0.30	*Woon-eenheid*	28	12	**40**
2k-appartement middeldure huur middelduur 1	32		huur, appartement, midden/goedkoop	0.70	0.30	*Woon-eenheid*	22	10	**32**
3k-appartement middeldure koop/huur middelduur 2	80		koop, appartement, midden	1.10	0.30	*Woon-eenheid*	88	24	**112**
3k-appartement middeldure koop/huur middelduur 2	55		koop, appartement, midden	1.10	0.30	*Woon-eenheid*	61	17	**77**
3k-appartement dure koop/huur duur	55		koop, appartement, duur	1.20	0.30	*Woon-eenheid*	66	17	**83**
Overig zorggerelateerd	25		koop, appartement, goedkoop	1.22	1.49	*Woon-eenheid*	3	3	**6**
Tandarts		222	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Gezondheidscentrum, aanname twee behandelkamers	0.87	0.78	*100 m2 BVO*	1	1	**2**
Fysio		111	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Tandartsenpraktijk (-centrum), aanname 1 behandelkamer	0.49	0.66	*100 m2 BVO*	0	0	**1**
Huiswerkbegeleiding		56	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Fysiotherapiepraktijk (-centrum), aanname 1 behandelkamer	0.80	0.10	*100 m2 BVO*	1	0	**1**
Logopdist		111	Onderwijs, Middelbare school, aanname 25 leerlingen op 100 m2 bvo	0.61	0.74	*100 m2 BVO*	0	0	**1**
Maatschappelijke ontmoetingsruimte		56	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Gezondheidscentrum, aanname 1 behandelkamer	0.78	2.02	*100 m2 BVO*	2	4	**6**
Buurtsupermarkt		222	Buurt- en dorpscentrum	0.22	1.78	*100 m2 BVO*	1	10	**11**
Kapper		556	Buurtsupermarkt	1.08	0.27	*100 m2 BVO*	1	0	**2**
Ondersteunende horeca		122	Commerciële dienstverlening	0.50	4.50	*100 m2 BVO*	1	7	**8**
Bakker		156	Cafe/bar/cafetaria	0.22	1.78	*100 m2 BVO*	0	2	**2**
Bloemen		122	Buurtsupermarkt	1.08	0.27	*100 m2 BVO*	1	0	**2**
Gemakswinkel		122	Commerciële dienstverlening	1.08	0.27	*100 m2 BVO*	1	0	**2**
Co-working		122	Commerciële dienstverlening	1.15	0.00	*100 m2 BVO*	3	0	**3**
Fietsenmaker		267	Bedrijfsverzamelgebouw	1.08	0.27	*100 m2 BVO*	2	0	**2**
Koffiezaak		156	Commerciële dienstverlening	0.50	4.50	*100 m2 BVO*	1	7	**8**
TOTAAL Jansen							334	135	**469**
BPD									
1A sociaal huur + commercieel begane grond galerij dromen en rondkomen 2k app	34		huur, appartement, sociale huur	0.70	0.30	*Woon-eenheid*	24	10	**34**
1B sociaal koop (bovenste lagen md koop) galerij dromen en rondkomen 2k app	34		koop, appartement, goedkoop	0.90	0.30	*Woon-eenheid*	31	10	**41**
1C en 1D duur koop egw gewoon gemiddeld stadswoning *	18		koop, grondgebonden, tussen/hoek	1.20	0.30	*Woon-eenheid*	22	5	**27**
1E middenduur zorg portiek 2 k app jong en hoopvol	25		koop, appartement, midden	0.70	0.30	*Woon-eenheid*	18	8	**25**
maatschappelijke voorziening: Intermezzo concept.		300	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Apotheek	1.40	1.15	*100 m2 BVO*	4	3	**8**
maatschappelijke voorziening: 1e lijns zorg		150	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Apotheek	1.40	1.15	*100 m2 BVO*	2	2	**4**
2A duur koop app huur galerij zorgeloos en actief 3k app	25		koop, appartement, midden	1.10	0.30	*Woon-eenheid*	28	8	**35**
2B en 2C duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	12		koop, grondgebonden, tussen/hoek	1.20	0.30	*Woon-eenheid*	14	4	**18**
3A duur koop app zorgeloos en actief 3-4k	25		koop, appartement, midden	1.10	0.30	*Woon-eenheid*	28	8	**35**
3B en 3C duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	14		koop, grondgebonden, tussen/hoek	1.20	0.30	*Woon-eenheid*	17	4	**21**
4A md 2 koop app koop portiek zorgeloos en actief 3k app	40		koop, appartement, midden	1.10	0.30	*Woon-eenheid*	44	12	**56**
4B, 4C en 4D duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	23		koop, grondgebonden, tussen/hoek	1.20	0.30	*Woon-eenheid*	28	7	**35**
TOTAAL BPD							258	80	**338**

Autoparkeerbalans; Stap 2

Correctie autobezit en aanpassen bezoekersnorm

Programma-onderdeel	Eenheden	bvo werken / voorz.	Vertaling naar CROW categorieën om de parkeernorm te bepalen	Realisatie autoparkeren particulere auto					
				Norm			Opgave		
				Bew/werk	Bez	per:	Bew/werk	Bez	Totaal
Jansen									
2k appartement goedkope koop / huur goedkoop	25		koop, appartement, goedkoop	0.65	0.20	*Woon-eenheid*	16	5	**21**
2k-appartement sociale huur goedkoop	40		huur, appartement, sociale huur	0.55	0.20	*Woon-eenheid*	22	8	**30**
3k-appartement sociale huur goedkoop	40		huur, appartement, sociale huur	0.45	0.20	*Woon-eenheid*	18	8	**26**
2k-appartement middeldure huur middelduur 1	32		huur, appartement, midden/goedkoop	0.45	0.20	*Woon-eenheid*	14	6	**21**
3k-appartement middeldure koop/huur middelduur 2	80		koop, appartement, midden	1.05	0.20	*Woon-eenheid*	84	16	**100**
3k-appartement middeldure koop/huur middelduur 2	55		koop, appartement, midden	1.05	0.20	*Woon-eenheid*	58	11	**69**
3k-appartement dure koop/huur duur	55		koop, appartement, duur	1.10	0.20	*Woon-eenheid*	61	11	**72**
Overig zorggerelateerd	25		koop, appartement, goedkoop	0.65	0.20	*Woon-eenheid*	16	5	**21**
Tandarts		222	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Gezondheidscentrum, aanname twee behandelkamers	0.87	0.78	*100 m2 BVO*	1	1	**2**
Fysio		111	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Tandartsenpraktijk (-centrum), aanname 1 behandelkamer	0.49	0.66	*100 m2 BVO*	0	0	**1**
Huiswerkbegeleiding		56	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Fysiotherapiepraktijk (-centrum), aanname 1 behandelkamer	0.80	0.10	*100 m2 BVO*	1	0	**1**
Logopdist		111	Onderwijs, Middelbare school, aanname 25 leerlingen op 100 m2 bvo	0.61	0.74	*100 m2 BVO*	0	0	**1**
Maatschappelijke ontmoetingsruimte		56	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Gezondheidscentrum, aanname 1 behandelkamer	0.78	2.02	*100 m2 BVO*	2	4	**6**
Buurtsupermarkt		222	Buurt- en dorpscentrum	0.22	1.78	*100 m2 BVO*	1	10	**11**
Kapper		556	Buurtsupermarkt	1.08	0.27	*100 m2 BVO*	1	0	**2**
Ondersteunende horeca		122	Commerciële dienstverlening	0.50	4.50	*100 m2 BVO*	1	7	**8**
Bakker		156	Cafe/bar/cafetaria	0.22	1.78	*100 m2 BVO*	0	2	**2**
Bloemen		122	Buurtsupermarkt	1.08	0.27	*100 m2 BVO*	1	0	**2**
Gemakswinkel		122	Commerciële dienstverlening	1.08	0.27	*100 m2 BVO*	1	0	**2**
Co-working		122	Commerciële dienstverlening	1.15	0.00	*100 m2 BVO*	3	0	**3**
Fietsenmaker		267	Bedrijfsverzamelgebouw	1.08	0.27	*100 m2 BVO*	2	0	**2**
Koffiezaak		156	Commerciële dienstverlening	0.50	4.50	*100 m2 BVO*	1	7	**8**
TOTAAL Jansen							292	102	**394**
BPD									
1A sociaal huur + commercieel begane grond galerij dromen en rondkomen 2k app	34		huur, appartement, sociale huur	0.55	0.20	*Woon-eenheid*	19	7	**26**
1B sociaal koop (bovenste lagen md koop) galerij dromen en rondkomen 2k app	34		koop, appartement, goedkoop	0.65	0.20	*Woon-eenheid*	22	7	**29**
1C en 1D duur koop egw gewoon gemiddeld stadswoning *	18		koop, grondgebonden, tussen/hoek	1.10	0.20	*Woon-eenheid*	20	4	**23**
1E middenduur zorg portiek 2 k app jong en hoopvol	25		koop, appartement, midden	0.45	0.20	*Woon-eenheid*	11	5	**16**
maatschappelijke voorziening: Intermezzo concept.		300	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Apotheek	1.40	1.15	*100 m2 BVO*	4	3	**8**
maatschappelijke voorziening: 1e lijns zorg		150	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Apotheek	1.40	1.15	*100 m2 BVO*	2	2	**4**
2A duur koop app huur galerij zorgeloos en actief 3k app	25		koop, appartement, midden	1.15	0.20	*Woon-eenheid*	29	5	**34**
2B en 2C duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	12		koop, grondgebonden, tussen/hoek	1.40	0.20	*Woon-eenheid*	17	2	**19**
3A duur koop app zorgeloos en actief 3-4k	25		koop, appartement, midden	1.15	0.20	*Woon-eenheid*	29	5	**34**
3B en 3C duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	14		koop, grondgebonden, tussen/hoek	1.40	0.20	*Woon-eenheid*	20	3	**22**
4A md 2 koop app koop portiek zorgeloos en actief 3k app	40		koop, appartement, midden	1.15	0.20	*Woon-eenheid*	46	8	**54**
4B, 4C en 4D duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	23		koop, grondgebonden, tussen/hoek	1.40	0.20	*Woon-eenheid*	32	5	**37**
TOTAAL BPD							250	55	**305**

Fietsparkeerbalans; stap 3

Zie pagina 27

Extra fietsparkeeropgave (pagina 27)

- 127 extra fietsparkeerplekken Jansen (10% van 1271)
- 104 extra fietsparkeerplekken BPD (10 % van 1041)

Programma-onderdeel	Eenheden	bvo werken / voorz.	Vertaling naar CROW categorieën om de parkeernorm te bepalen	Realisatie fietsparkern					
				Norm			Opgave		
				Bew/werk	Bez	per:	Bew/werk	Bez	Totaal
Jansen									
2k appartement goedkope koop / huur goedkoop	25		2 Kamer woning	2.00	0.75	*Woon-eenheid*	50	19	**69**
2k-appartement sociale huur goedkoop	40		2 Kamer woning	2.00	0.75	*Woon-eenheid*	80	30	**110**
3k-appartement sociale huur goedkoop	40		3 Kamer woning	3.00	0.75	*Woon-eenheid*	120	30	**150**
2k-appartement middeldure huur middelduur 1	32		2 Kamer woning	2.00	0.75	*Woon-eenheid*	64	24	**88**
3k-appartement middeldure koop/huur middelduur 2	80		3 Kamer woning	3.00	0.75	*Woon-eenheid*	240	60	**300**
3k-appartement middeldure koop/huur middelduur 2	55		3 Kamer woning	3.00	0.75	*Woon-eenheid*	165	41	**206**
3k-appartement dure koop/huur duur	55		3 Kamer woning	3.00	0.75	*Woon-eenheid*	165	41	**206**
Overig zorggerelateerd	25		Gezondheidscentrum	0.50	2.00	*Woon-eenheid*	1	4	**6**
Tandarts		222	Gezondheidscentrum	0.50	2.00	*100 m2 BVO*	1	2	**3**
Fysio		111	Gezondheidscentrum	0.50	2.00	*100 m2 BVO*	0	1	**1**
Huiswerkbegeleiding		56	Onderwijs, Middelbare school	0.75	11.00	*100 m2 BVO*	1	12	**13**
Logopdist		111	Gezondheidscentrum	0.50	2.00	*100 m2 BVO*	0	1	**1**
Maatschappelijke ontmoetingsruimte		56	Buurt- en dorpscentrum	0.00	6.80	*100 m2 BVO*	-	15	**15**
Buurtsupermarkt		222	Supermarkt	0.00	2.95	*100 m2 BVO*	-	16	**16**
Kapper		556	Commerciële dienstverlening, 1 balie	2.40	5.50	*100 m2 BVO*	3	7	**10**
Ondersteunende horeca		122	Café/bar/cafetaria	0.00	6.50	*100 m2 BVO*	-	10	**10**
Bakker		156	Buurtsupermarkt	0.00	2.95	*100 m2 BVO*	-	4	**4**
Bloemen		122	Commerciële dienstverlening, 1 balie	2.40	5.50	*100 m2 BVO*	3	7	**10**
Gemakswinkel		122	Commerciële dienstverlening, 1 balie	2.40	5.50	*100 m2 BVO*	3	7	**10**
Co-working		122	Bedrijfsverzamelgebouw	2.40	5.50	*100 m2 BVO*	6	15	**21**
Fietsenmaker		267	Commerciële dienstverlening, 1 balie	2.40	5.50	*100 m2 BVO*	4	9	**12**
Koffiezaak		156	Cafe/bar/cafetaria	0.00	6.50	*100 m2 BVO*	-	10	**10**
TOTAAL Jansen							906	365	**1,271**
BPD									
1A sociaal huur + commercieel beg. grond galerij dromen en rondkomen 2k app	34		2 Kamer woning	2.00	0.75	*Woon-eenheid*	68	26	**94**
1B sociaal koop (bovenste lagen md koop) galerij dromen en rondkomen 2k app	34		2 Kamer woning	2.00	0.75	*Woon-eenheid*	68	26	**94**
1C en 1D duur koop egw gewoon gemiddeld stadswoning *	18		5 Kamer woning	5.00	0.75	*Woon-eenheid*	90	14	**104**
1E middenduur zorg portiek 2 k app jong en hoopvol	25		2 Kamer woning	2.00	0.75	*Woon-eenheid*	50	19	**69**
maatschappelijke voorziening: Intermezzo concept.		300	Apotheek	4.00	7.00	*100 m2 BVO*	12	21	**33**
maatschappelijke voorziening: 1e lijns zorg		150	Apotheek	4.00	7.00	*100 m2 BVO*	6	11	**17**
2A duur koop app huur galerij zorgeloos en actief 3k app	25		3 Kamer woning	3.00	0.75	*Woon-eenheid*	75	19	**94**
2B en 2C duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	12		5 Kamer woning	5.00	0.75	*Woon-eenheid*	60	9	**69**
3A duur koop app zorgeloos en actief 3-4k	25		3.5 Kamer woning	3.50	0.75	*Woon-eenheid*	88	19	**106**
3B en 3C duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	14		5 Kamer woning	5.00	0.75	*Woon-eenheid*	70	11	**81**
4A md 2 koop app koop portiek zorgeloos en actief 3k app	40		4 Kamer woning	3.00	0.75	*Woon-eenheid*	120	30	**150**
4B, 4C en 4D duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	23		5 Kamer woning	5.00	0.75	*Woon-eenheid*	115	17	**132**
TOTAAL BPD							822	219	**1,041**

Autoparkeerbalans; Stap 4 *+ aantallen deelmobiliteit*

Correctie op basis van deelmobiliteit (zie pagina 30)

Programma-onderdeel	Eenheden	bvo werken / voorz.	Vertaling naar CROW categorieën om de parkeernorm te bepalen	Realisatie autoparkeren particulere auto					
				Norm			Opgave		
				Bew/werk	Bez	per:	Bew/werk	Bez	Totaal
Jansen									
2k appartement goedkope koop / huur goedkoop	25		koop, appartement, goedkoop	0.59	0.20	*Woon-eenheid*	15	5	**20**
2k-appartement sociale huur goedkoop	40		huur, appartement, sociale huur	0.50	0.20	*Woon-eenheid*	20	8	**28**
3k-appartement sociale huur goedkoop	40		huur, appartement, sociale huur	0.41	0.20	*Woon-eenheid*	16	8	**24**
2k-appartement middeldure huur middelduur 1	32		huur, appartement, midden/goedkoop	0.41	0.20	*Woon-eenheid*	13	6	**19**
3k-appartement middeldure koop/huur middelduur 2	80		koop, appartement, midden	0.95	0.20	*Woon-eenheid*	76	16	**92**
3k-appartement middeldure koop/huur middelduur 2	55		koop, appartement, midden	0.95	0.20	*Woon-eenheid*	52	11	**63**
3k-appartement dure koop/huur duur	55		koop, appartement, duur	0.99	0.20	*Woon-eenheid*	54	11	**65**
Overig zorggerelateerd	25		koop, appartement, goedkoop	0.59	0.20	*Woon-eenheid*	15	5	**20**
Tandarts		222	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Gezondheidscentrum, aanname twee behandelkamers	0.87	0.78	*100 m2 BVO*	1	1	**2**
Fysio		111	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Tandartsenpraktijk (-centrum), aanname 1 behandelkamer	0.49	0.66	*100 m2 BVO*	0	0	**1**
Huiswerkbegeleiding		56	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Fysiotherapiepraktijk (-centrum), aanname 1 behandelkamer	0.80	0.10	*100 m2 BVO*	1	0	**1**
Logopdist		111	Onderwijs, Middelbare school, aanname 25 leerlingen op 100 m2 bvo	0.61	0.74	*100 m2 BVO*	0	0	**1**
Maatschappelijke ontmoetingsruimte		56	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Gezondheidscentrum, aanname 1 behandelkamer	0.78	2.02	*100 m2 BVO*	2	4	**6**
Buurtsupermarkt		222	Buurt- en dorpscentrum	0.22	1.78	*100 m2 BVO*	1	10	**11**
Kapper		556	Buurtsupermarkt	1.08	0.27	*100 m2 BVO*	1	0	**2**
Ondersteunende horeca		122	Commerciële dienstverlening	0.50	4.50	*100 m2 BVO*	1	7	**8**
Bakker		156	Cafe/bar/cafetaria	0.22	1.78	*100 m2 BVO*	0	2	**2**
Bloemen		122	Buurtsupermarkt	1.08	0.27	*100 m2 BVO*	1	0	**2**
Gemakswinkel		122	Commerciële dienstverlening	1.08	0.27	*100 m2 BVO*	1	0	**2**
Co-working		122	Commerciële dienstverlening	1.15	0.00	*100 m2 BVO*	3	0	**3**
Fietsenmaker		267	Bedrijfsverzamelgebouw	1.08	0.27	*100 m2 BVO*	2	0	**2**
Koffiezaak		156	Commerciële dienstverlening	0.50	4.50	*100 m2 BVO*	1	7	**8**
TOTAAL Jansen							264	102	**367**
BPD									
1A sociaal huur + commercieel begane grond galerij dromen en rondkomen 2k app	34		huur, appartement, sociale huur	0.50	0.20	*Woon-eenheid*	17	7	**24**
1B sociaal koop (bovenste lagen md koop) galerij dromen en rondkomen 2k app	34		koop, appartement, goedkoop	0.59	0.20	*Woon-eenheid*	20	7	**27**
1C en 1D duur koop egw gewoon gemiddeld stadswoning *	18		koop, grondgebonden, tussen/hoek	0.99	0.20	*Woon-eenheid*	18	4	**21**
1E middenduur zorg portiek 2 k app jong en hoopvol	25		koop, appartement, midden	0.41	0.20	*Woon-eenheid*	10	5	**15**
maatschappelijke voorziening: Intermezzo concept.		300	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Apotheek	1.40	1.15	*100 m2 BVO*	4	3	**8**
maatschappelijke voorziening: 1e lijns zorg		150	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, Apotheek	1.40	1.15	*100 m2 BVO*	2	2	**4**
2A duur koop app huur galerij zorgeloos en actief 3k app	25		koop, appartement, midden	1.04	0.20	*Woon-eenheid*	26	5	**31**
2B en 2C duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	12		koop, grondgebonden, tussen/hoek	1.26	0.20	*Woon-eenheid*	15	2	**18**
3A duur koop app zorgeloos en actief 3-4k	25		koop, appartement, midden	1.04	0.20	*Woon-eenheid*	26	5	**31**
3B en 3C duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	14		koop, grondgebonden, tussen/hoek	1.26	0.20	*Woon-eenheid*	18	3	**20**
4A md 2 koop app koop portiek zorgeloos en actief 3k app	40		koop, appartement, midden	1.04	0.20	*Woon-eenheid*	41	8	**49**
4B, 4C en 4D duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	23		koop, grondgebonden, tussen/hoek	1.26	0.20	*Woon-eenheid*	29	5	**34**
TOTAAL BPD							226	55	**281**

- 10 %

- 10 %

Deelmobiliteitsopgave

- Jansen + BPD: besparing van 52 autoparkeerplekken t.o.v. stap 2
- NB. 12 extra parkeerplekken voor deelauto's (zie pagina 30, 1 deelauto op 4.3 plekken)

Autoparkeerbalans; Stap 5 (1/2)

Toepassen dubbelgebruik op deelgebied

Programma-onderdeel	Aanwezigheidspercentages voor dubbelgebruik																
	Bewoners/werknemers								Bezoekers								Aanwezigheidspercentages gebaseerd op (categorie meest vergelijkbaar)
	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	Koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	Koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag	
Jansen																	
2k appartement goedkope koop / huur goedkoop	50 %	50 %	90 %	100 %	80 %	60 %	80 %	70 %	10 %	20 %	80 %	-	70 %	60 %	100 %	70 %	Wonen
2k-appartement sociale huur goedkoop	50 %	50 %	90 %	100 %	80 %	60 %	80 %	70 %	10 %	20 %	80 %	-	70 %	60 %	100 %	70 %	Wonen
3k-appartement sociale huur goedkoop	50 %	50 %	90 %	100 %	80 %	60 %	80 %	70 %	10 %	20 %	80 %	-	70 %	60 %	100 %	70 %	Wonen
2k-appartement middeldure huur middelduur 1	50 %	50 %	90 %	100 %	80 %	60 %	80 %	70 %	10 %	20 %	80 %	-	70 %	60 %	100 %	70 %	Wonen
3k-appartement middeldure koop/huur middelduur 2	50 %	50 %	90 %	100 %	80 %	60 %	80 %	70 %	10 %	20 %	80 %	-	70 %	60 %	100 %	70 %	Wonen
3k-appartement middeldure koop/huur middelduur 2	50 %	50 %	90 %	100 %	80 %	60 %	80 %	70 %	10 %	20 %	80 %	-	70 %	60 %	100 %	70 %	Wonen
3k-appartement dure koop/huur duur	50 %	50 %	90 %	100 %	80 %	60 %	80 %	70 %	10 %	20 %	80 %	-	70 %	60 %	100 %	70 %	Wonen
Overig zorggerelateerd	100 %	75 %	10 %	-	10 %	10 %	10 %	10 %	100 %	75 %	10 %	-	10 %	10 %	10 %	10 %	Wonen
Tandarts	100 %	75 %	10 %	-	10 %	10 %	10 %	10 %	100 %	75 %	10 %	-	10 %	10 %	10 %	10 %	sociaal medisch
Fysio	100 %	75 %	10 %	-	10 %	10 %	10 %	10 %	100 %	75 %	10 %	-	10 %	10 %	10 %	10 %	sociaal medisch
Huiswerkbegeleiding	100 %	100 %	-	-	-	-	-	-	100 %	100 %	-	-	-	-	-	-	sociaal medisch
Logopdist	100 %	75 %	10 %	-	10 %	10 %	10 %	10 %	100 %	75 %	10 %	-	10 %	10 %	10 %	10 %	dagonderwijs
Maatschappelijke ontmoetingsruimte	100 %	75 %	10 %	-	10 %	10 %	10 %	10 %	100 %	75 %	10 %	-	10 %	10 %	10 %	10 %	sociaal medisch
Buurtsupermarkt	30 %	60 %	40 %	-	80 %	100 %	40 %	100 %	30 %	60 %	40 %	-	80 %	100 %	40 %	100 %	sociaal medisch
Kapper	100 %	100 %	5 %	-	75 %	-	-	-	100 %	100 %	5 %	-	75 %	-	-	-	supermarkt
Ondersteunende horeca	5 %	25 %	90 %	-	90 %	40 %	100 %	40 %	5 %	25 %	90 %	-	90 %	40 %	100 %	40 %	commerciële dienstverlening
Bakker	30 %	60 %	40 %	-	80 %	100 %	40 %	100 %	30 %	60 %	40 %	-	80 %	100 %	40 %	100 %	bioscoop/theater
Bloemen	100 %	100 %	5 %	-	75 %	-	-	-	100 %	100 %	5 %	-	75 %	-	-	-	supermarkt
Gemakswinkel	100 %	100 %	5 %	-	75 %	-	-	-	100 %	100 %	5 %	-	75 %	-	-	-	commerciële dienstverlening
Co-working	100 %	100 %	5 %	-	5 %	-	-	-	100 %	100 %	5 %	-	5 %	-	-	-	commerciële dienstverlening
Fietsenmaker	100 %	100 %	5 %	-	75 %	-	-	-	100 %	100 %	5 %	-	75 %	-	-	-	kantoor/bedrijven
Koffiezaak	5 %	25 %	90 %	-	90 %	40 %	100 %	40 %	5 %	25 %	90 %	-	90 %	40 %	100 %	40 %	commerciële dienstverlening
TOTAAL Jansen																	
BPD																	
1A sociaal huur + commercieel begane grond galerij dromen en rondkomen 2k app	50 %	50 %	90 %	100 %	80 %	60 %	80 %	70 %	10 %	20 %	80 %	-	70 %	60 %	100 %	70 %	Wonen
1B sociaal koop (bovenste lagen md koop) galerij dromen en rondkomen 2k app	50 %	50 %	90 %	100 %	80 %	60 %	80 %	70 %	10 %	20 %	80 %	-	70 %	60 %	100 %	70 %	Wonen
1C en 1D duur koop egw gewoon gemiddeld stadswoning *	50 %	50 %	90 %	100 %	80 %	60 %	80 %	70 %	10 %	20 %	80 %	-	70 %	60 %	100 %	70 %	Wonen
1E middenduur zorg portiek 2 k app jong en hoopvol	50 %	50 %	90 %	100 %	80 %	60 %	80 %	70 %	10 %	20 %	80 %	-	70 %	60 %	100 %	70 %	Wonen
maatschappelijke voorziening: Intermezzo concept.	100 %	75 %	10 %	-	10 %	10 %	10 %	10 %	100 %	75 %	10 %	-	10 %	10 %	10 %	10 %	Sociaal medisch
maatschappelijke voorziening: 1e lijns zorg	100 %	75 %	10 %	-	10 %	10 %	10 %	10 %	100 %	75 %	10 %	-	10 %	10 %	10 %	10 %	Sociaal medisch
2A duur koop app huur galerij zorgeloos en actief 3k app	50 %	50 %	90 %	100 %	80 %	60 %	80 %	70 %	10 %	20 %	80 %	-	70 %	60 %	100 %	70 %	Wonen
2B en 2C duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	50 %	50 %	90 %	100 %	80 %	60 %	80 %	70 %	10 %	20 %	80 %	-	70 %	60 %	100 %	70 %	Wonen
3A duur koop app zorgeloos en actief 3-4k	50 %	50 %	90 %	100 %	80 %	60 %	80 %	70 %	10 %	20 %	80 %	-	70 %	60 %	100 %	70 %	Wonen
3B en 3C duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	50 %	50 %	90 %	100 %	80 %	60 %	80 %	70 %	10 %	20 %	80 %	-	70 %	60 %	100 %	70 %	Wonen
4A md 2 koop app koop portiek zorgeloos en actief 3k app	50 %	50 %	90 %	100 %	80 %	60 %	80 %	70 %	10 %	20 %	80 %	-	70 %	60 %	100 %	70 %	Wonen
4B, 4C en 4D duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	50 %	50 %	90 %	100 %	80 %	60 %	80 %	70 %	10 %	20 %	80 %	-	70 %	60 %	100 %	70 %	Wonen
TOTAAL BPD																	

Autoparkeerbalans; Stap 5 (2/2) exclusief deelmobiliteit

Toepassen dubbelgebruik op deelgebied

Programma-onderdeel	Aanwezigheid op basis van aanwezigheidspercentages																
	Bewoners/werknemers								Bezoekers								Maximale besetting bij volledig dubbelgebruik
	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	Koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	Koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag	
Jansen																	**Werkdagavond**
2k appartement goedkope koop / huur goedkoop	7.3	7.3	13.2	14.6	11.7	8.8	11.7	10.2	0.5	1.0	4.0	-	3.5	3.0	5.0	3.5	
2k-appartement sociale huur goedkoop	9.9	9.9	17.8	19.8	15.8	11.9	15.8	13.9	0.8	1.6	6.4	-	5.6	4.8	8.0	5.6	
3k-appartement sociale huur goedkoop	8.1	8.1	14.6	16.2	13.0	9.7	13.0	11.3	0.8	1.6	6.4	-	5.6	4.8	8.0	5.6	
2k-appartement middeldure huur middelduur 1	6.5	6.5	11.7	13.0	10.4	7.8	10.4	9.1	0.6	1.3	5.1	-	4.5	3.8	6.4	4.5	
3k-appartement middeldure koop/huur middelduur 2	37.8	37.8	68.0	75.6	60.5	45.4	60.5	52.9	1.6	3.2	12.8	-	11.2	9.6	16.0	11.2	
3k-appartement middeldure koop/huur middelduur 2	26.0	26.0	46.8	52.0	41.6	31.2	41.6	36.4	1.1	2.2	8.8	-	7.7	6.6	11.0	7.7	
3k-appartement dure koop/huur duur	27.2	27.2	49.0	54.5	43.6	32.7	43.6	38.1	1.1	2.2	8.8	-	7.7	6.6	11.0	7.7	
Overig zorggerelateerd	2.7	2.0	0.3	-	0.3	0.3	0.3	0.3	3.3	2.5	0.3	-	0.3	0.3	0.3	0.3	
Tandarts	1.0	0.7	0.1	-	0.1	0.1	0.1	0.1	0.9	0.6	0.1	-	0.1	0.1	0.1	0.1	
Fysio	0.3	0.2	0.0	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.3	0.0	-	0.0	0.0	0.0	0.0	
Huiswerkbegeleiding	0.9	0.9	-	-	-	-	-	-	0.1	0.1	-	-	-	-	-	-	
Logopdist	0.3	0.3	0.0	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.3	0.0	-	0.0	0.0	0.0	0.0	
Maatschappelijke ontmoetingsruimte	1.7	1.3	0.2	-	0.2	0.2	0.2	0.2	4.5	3.4	0.4	-	0.4	0.4	0.4	0.4	
Buurtsupermarkt	0.4	0.7	0.5	-	1.0	1.2	0.5	1.2	3.0	5.9	4.0	-	7.9	9.9	4.0	9.9	
Kapper	1.3	1.3	0.1	-	1.0	-	-	-	0.3	0.3	0.0	-	0.2	-	-	-	
Ondersteunende horeca	0.0	0.2	0.7	-	0.7	0.3	0.8	0.3	0.4	1.8	6.3	-	6.3	2.8	7.0	2.8	
Bakker	0.1	0.2	0.1	-	0.2	0.3	0.1	0.3	0.7	1.3	0.9	-	1.7	2.2	0.9	2.2	
Bloemen	1.3	1.3	0.1	-	1.0	-	-	-	0.3	0.3	0.0	-	0.2	-	-	-	
Gemakswinkel	1.3	1.3	0.1	-	1.0	-	-	-	0.3	0.3	0.0	-	0.2	-	-	-	
Co-working	3.1	3.1	0.2	-	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Fietsenmaker	1.7	1.7	0.1	-	1.3	-	-	-	0.4	0.4	0.0	-	0.3	-	-	-	
Koffiezaak	0.0	0.2	0.7	-	0.7	0.3	0.8	0.3	0.4	1.8	6.3	-	6.3	2.8	7.0	2.8	
TOTAAL Jansen	139	138	224	246	204	150	199	175	22	32	71	0	70	58	85	64	**295 (224 + 71)**
BPD																	**Werkdagavond**
1A sociaal huur + commercieel begane grond galerij dromen en rondkomen 2k app	8.4	8.4	15.1	16.8	13.5	10.1	13.5	11.8	0.7	1.4	5.4	-	4.8	4.1	6.8	4.8	
1B sociaal koop (bovenste lagen md koop) galerij dromen en rondkomen 2k app	9.9	9.9	17.9	19.9	15.9	11.9	15.9	13.9	0.7	1.4	5.4	-	4.8	4.1	6.8	4.8	
1C en 1D duur koop egw gewoon gemiddeld stadswoning *	8.9	8.9	16.0	17.8	14.3	10.7	14.3	12.5	0.4	0.7	2.9	-	2.5	2.2	3.6	2.5	
1E middenduur zorg portiek 2 k app jong en hoopvol	5.1	5.1	9.1	10.1	8.1	6.1	8.1	7.1	0.5	1.0	4.0	-	3.5	3.0	5.0	3.5	
maatschappelijke voorziening: Intermezzo concept.	4.2	3.2	0.4	-	0.4	0.4	0.4	0.4	3.4	2.6	0.3	-	0.3	0.3	0.3	0.3	
maatschappelijke voorziening: 1e lijns zorg	2.1	1.6	0.2	-	0.2	0.2	0.2	0.2	1.7	1.3	0.2	-	0.2	0.2	0.2	0.2	
2A duur koop app huur galerij zorgeloos en actief 3k app	12.9	12.9	23.3	25.9	20.7	15.5	20.7	18.1	0.5	1.0	4.0	-	3.5	3.0	5.0	3.5	
2B en 2C duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	7.6	7.6	13.6	15.1	12.1	9.1	12.1	10.6	0.2	0.5	1.9	-	1.7	1.4	2.4	1.7	
3A duur koop app zorgeloos en actief 3-4k	12.9	12.9	23.3	25.9	20.7	15.5	20.7	18.1	0.5	1.0	4.0	-	3.5	3.0	5.0	3.5	
3B en 3C duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	8.8	8.8	15.9	17.6	14.1	10.6	14.1	12.3	0.3	0.6	2.2	-	2.0	1.7	2.8	2.0	
4A md 2 koop app koop portiek zorgeloos en actief 3k app	20.7	20.7	37.3	41.4	33.1	24.8	33.1	29.0	0.8	1.6	6.4	-	5.6	4.8	8.0	5.6	
4B, 4C en 4D duur koop egw plannen en rennen stadswoning*	14.5	14.5	26.1	29.0	23.2	17.4	23.2	20.3	0.5	0.9	3.7	-	3.2	2.8	4.6	3.2	
TOTAAL BPD	116	115	198	220	176	132	176	154	10	14	41	0	36	31	51	36	**239 (198 + 41)**

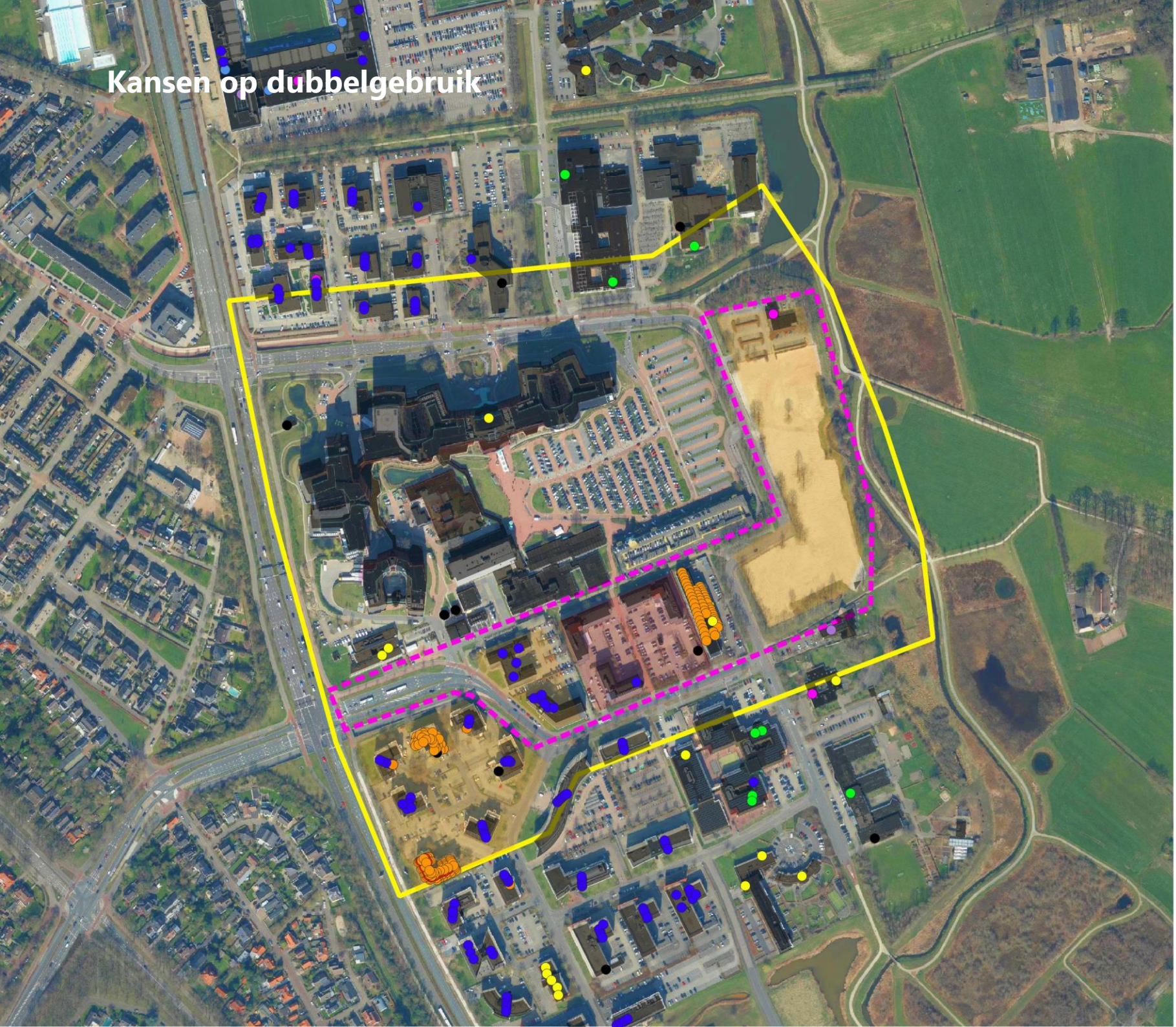
Totaal: 295 (Jansen), 239 (BPD) + ruimte voor 12 parkeerplekken aan deelmobiliteit.

6.

Kansen op dubbelgebruik met de omgeving

In dit hoofdstuk beschouwen we kansen voor dubbelgebruik met de omgeving voor parkeren. Dit zijn onderzoeksrichtingen.

Kansen op dubbelgebruik



Verblijfsobjecten

- bijeenkomstfunctie
- gezondheidszorgfunctie
- kantoorfunctie
- logiesfunctie
- onderwijsfunctie
- overige gebruiksfunctie
- winkelfunctie
- woonfunctie
- woonfunctie,kantoorfunctie
- woonfunctie,overige gebruiksfunctie
- Panden

Scope

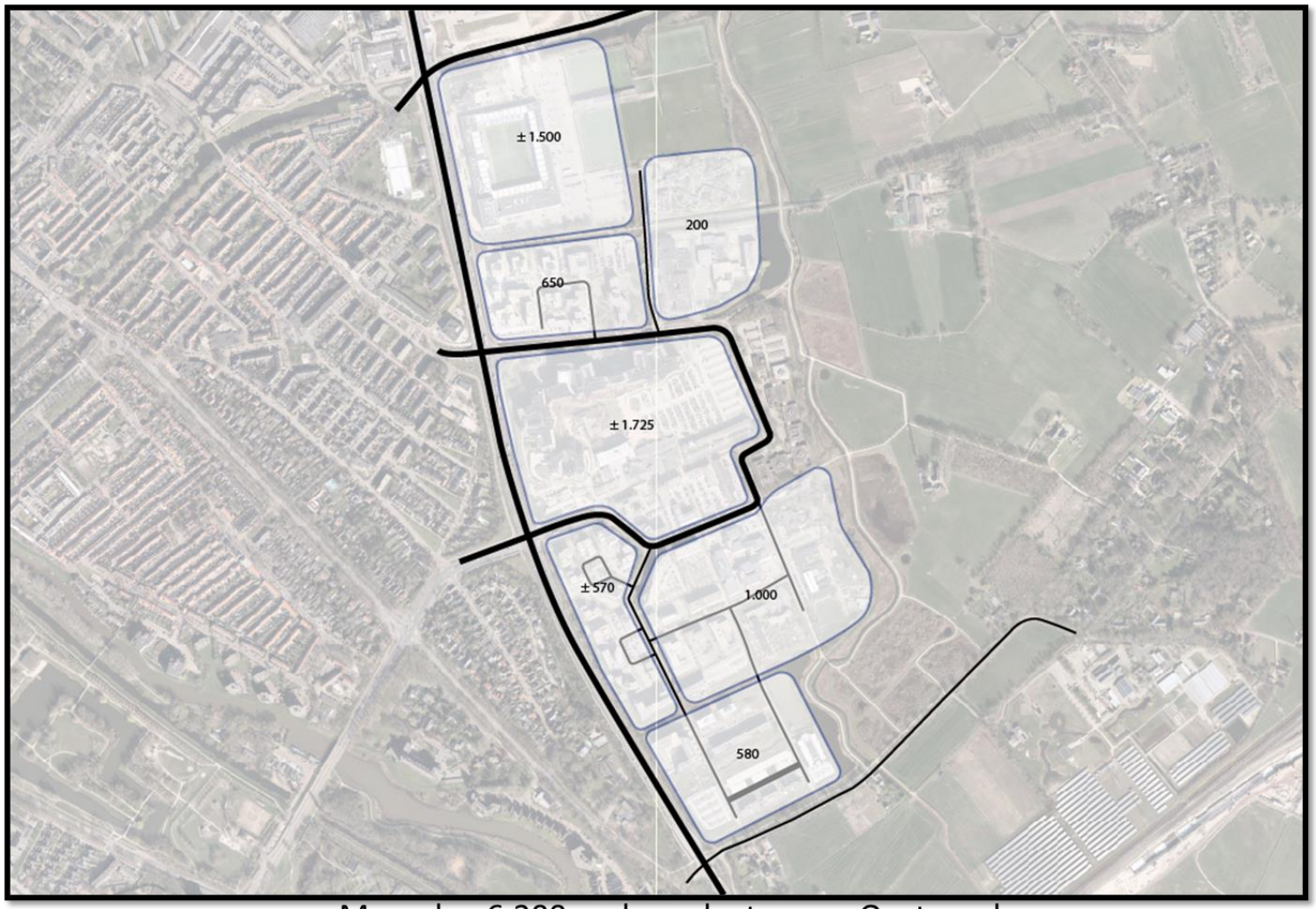
- Centrumgebied
- Invloedsgebied
- Ontwikkelingen korte termijn
- Ontwikkelingen lange termijn

Luchtfoto 2021 Ortho HR

0 100 200 m

Kansen op dubbelgebruik (2/3)

Bestaande capaciteit parkeren



Meer dan 6.200 parkeerplaatsen op Oosterenk

1. Bron (Gemeente Zwolle)

Kansen op dubbelgebruik (3/3)

Op de beelden van de vorige twee pagina's worden de omliggende functies van het toe te voegen programma getoond. Daarnaast zien we dat de bestaande capaciteit van omliggende functies erg groot is. In de tabel onder worden de aanwezigheidspercentages van de verschillende doelgroepen en functies getoond. Dit leidt tot het volgende beeld:

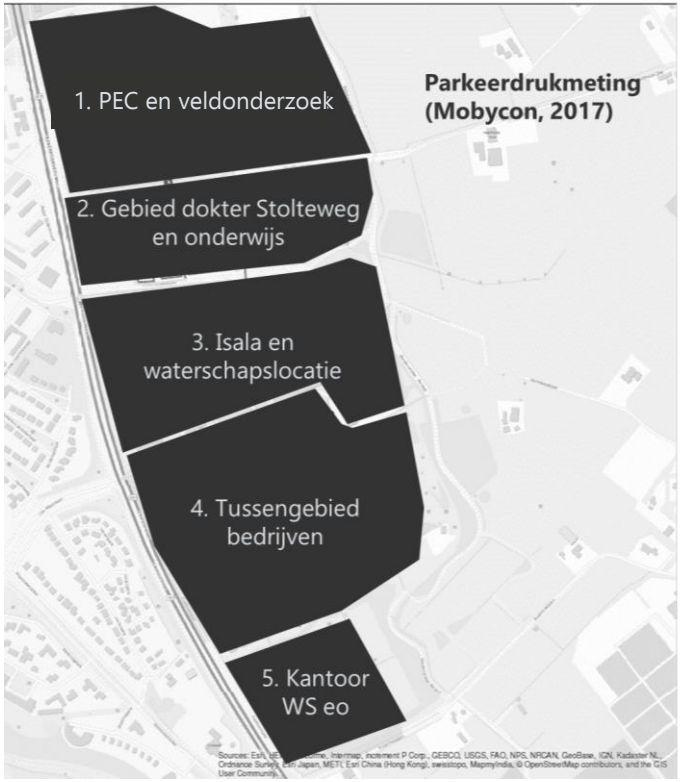
- De piek van bestaande functies ligt op de werkdag ochtend/middag, van toe te voegen programma op avond/nacht/weekend, dus:
  - Bewoners en bezoekers van woningen en bezoekers/werknemers van kantoren/onderwijs **(zuiden)** parkeren op gezamenlijke voorzieningen;
  - Bewoners en bezoekers van woningen parkeren op gezamenlijke faciliteiten met medewerkers/bezoekers van het ziekenhuis **(noorden);**

Functies waar we parkeeropgave voor willen opvangen	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Functies aanwezig in Oosterenk								
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

1. Aanwezigheidspercentages parkeren (CROW)

Inventarisatie capaciteit en bezetting parkeren

In 2017 is een parkeerdrukmeting uitgevoerd door Mobycon. Daar volgen de kansen op dubbelgebruik ook uit, aangezien er capaciteit over lijkt te zijn op bestaande terreinen. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat dit een onderzoek voor Corona betrof en dat er sprake was van leegstand bij bedrijven. We hebben de resultaten hiervan geverifieerd bij de kantoren en het ziekenhuis. Isala geeft aan nog wel een parkeerprobleem te hebben, want medewerkers parkeren momenteel bij PEC. Daarmee is de prioriteit voor het oplossen van de eigen opgave groter.



	Capa-citeit	Plekken beschikbaar nacht	Plekken beschikbaar overdag	Plekken beschikbaar 's avonds
Gebied 1; PEC en Veldonderzoek	1447	1357 **(94%)**	363 **(25%)**	1096 (**76%)**
Gebied 2; Gebied Dokter Stolteweg en onderwijs	996	909 **(91%)**	374 **(38%)**	868 **(87%)**
Gebied 3; Isala (en waterschaps-locatie)	1412	1324 **(94%)**	479 **(34%)**	967 **(68%)**
Gebied 4; tussengebied bedrijven	1746	1663 (**95%)**	783 **(45%)**	1658 **(95%)**
Gebied 5; kantoor Waterschap en omgeving	576	562 **(98%)**	270 **(47%)**	548 **(95%)**

Kansen op dubbelgebruik

We trekken de volgende conclusies.

Het onderzoek uit 2017 lijkt aan te tonen dat er capaciteit is op de parkeerterreinen; het onderzoek is uitgevoerd op een donderdag in de vroege ochtend (nacht), ochtend, lunch, middag en avond. De resultaten zijn geverifieerd en de beelden voor de avond worden gedeeld. Het ziekenhuis geeft aan dat het parkeren van medewerkers op eigen terrein niet past, daarom huren zij bij PEC.

Oplossingsrichtingen zijn er om in plaats van nog meer parkeren te realiseren, bestaande capaciteit te gebruiken.

- **Oplossingsrichting 1:** bezoekers van BPD-locatie parkeren bij Isala
- **Oplossingsrichting 2:** (deel van bewoners) van BPD-locatie parkeren bij Isala
- **Oplossingsrichting 3:** bezoekers van JansenVastgoed locatie parkeren bij Isala/bedrijven ten zuiden van het gebied
- **Oplossingsrichting 4:** (deel van bewoners) van JansenVastgoed parkeren bij Isala of bedrijven ten zuiden van het gebied

NB: er zijn in het '*tussengebied bedrijven*' veel slagbomen, ook is het nog onduidelijk wat de ontwikkeling wordt in dit gebied. Voor de verhuurbaarheid hechten vastgoedeigenaren van kantoren veel waarde aan het beschikbaar blijven van parkeercapaciteit voor kantoren.

Kansen op dubbelgebruik kan een wisselwerking zijn tussen deelgebieden in Oosterenk om op gebiedsniveau betere kwaliteit te creëren. Daarmee bedoelen we dat oplossingsrichtingen ook omgedraaid kunnen worden. Dit is concreet bij Isala. Het is het onderzoeken waard of medewerkers van Isala niet op termijn kunnen parkeren bij de opgave die wordt gerealiseerd voor bewoners van bijvoorbeeld de Jansenlocatie.

Dubbelgebruik is kansrijk, maar creëert afhankelijkheden. Het is daarmee een onderzoekrichting.

Jesse Hablé
+31 6 82 52 45 84
Jesse.Hable@rebelgroup.com

Robert Boshouwers
+31 6 50 85 46 56
Robert.Boshouwers@rebelgroup.com

Wijnhaven 23
3011 WH Rotterdam
Nederland
+31 10 275 59 90

info@rebelgroup.com
www.rebelgroup.com

Bijlage: Scenario's verdichting; hoe verandert de stedelijkheidsgraad en gebiedstypering van Oosterenk.

In onderstaande overzicht geven we aan hoe Oosterenk qua stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling verandert in de verschillende verdichtingsscenario's. deze scenario's zijn met de gemeente Zwolle opgesteld. Bij een hogere stedelijkheidsgraad hoort een ander type gebied, met meer mensen, meer bezoekers en meer verkeer. Daarmee is de stedelijkheidsgraad een belangrijk aanknopingspunt voor de mobiliteitsstrategie. Het verdichtingsscenario is vooral bepalend voor de mobiliteitsstrategie op de lange termijn. We beschouwen dit in de strategie in het volgende hoofdstuk.

Scenario	Verdichting (adressen) tot aan 2040*	Adressen-dichtheid	Stedelijkheidsgraad + gebiedsindeling
Huidige situatie (Oosterenk)		1,010	Matig stedelijk, rest bebouwde kom (conform huidig beleid en indeling)
Gebiedsvisie Laag Buitenring wordt geen Binnenring***	+ 1,400 woningen + 140 overige adressen (vnl. voorzieningen)** **= + 1,440 adressen** **= + 1,321 adressen per km2***	2,331	Sterk stedelijk, rest bebouwde kom
Gebiedsvisie Hoog Buitenring wordt Binnenring**	+ 1,900 woningen + 190 overige adressen (vnl. voorzieningen)** **= + 2,090 adressen** **= + 1,917 adressen per km2***	2,927	Zeer sterk stedelijk, schil centrum

Stedelijkheid	Aantal adressen per km²
zeer sterk stedelijk	meer dan 2500
sterk stedelijk	1500 – 2500
matig stedelijk	1000 – 1500
weinig stedelijk	500 – 1000
niet stedelijk	minder dan 500

Adressendichtheid in relatie tot stedelijkheid (indeling volgens CBS)

* Oppervlakte Oosterenk is 109 ha, 1,09 km
** Aannames dat er 10% adressen voorzieningen worden toegevoegd
*** Buitenring wordt binnenring is randvoorwaarde om naar gebiedsindeling 'schil centrum' te gaan.