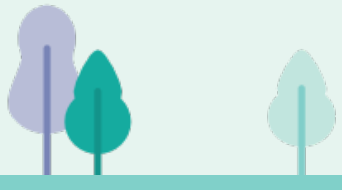
27 maart 2024

Mobiliteitsplan Havezate



Contact &Morgen
Stadsplateau 5
3521 AZ Utrecht

+31 30 21 55 080
info@enmorgen.nl
www.enmorgen.nl

Project Planontwikkeling Havezate Zwolle

Inhoudsopgave

Inleiding 3

1 Parkeeropgave 4

2 Eigen terrein 5

3 Overwegende bezwaren 6

3.1 Omvang van het bouwplan 6

3.2 Ruimtelijke consequenties 6

3.3 Financiële en economische consequenties 7

4 Mobiliteit bij Havezate 8

4.1 Parkeervraag huidige situatie en terugbouw 8

4.2 Maatgevend moment 9

4.3 Aanvullende mobiliteitsoplossingen 10

4.4 Parkeerbehoefte op maat 12

4.4.1 Vergelijkbare doelgroepen 16

4.4.2 Bestaande woningen Driezorg 17

Inleiding

De gemeente Zwolle zet de mobiliteitstransitie in en prioriteert daarbij volgens de STOMP-methodiek: eerst ruimte en aandacht voor stappen, dan trappen, dan OV, dan mobiliteitsdiensten en dan voor de personenauto. Bij het project Havezate is volgens de STOMP-methodiek uitvoering gegeven aan deze transitie. De locatie is kansrijk om een multimodale mobiliteitsoplossing aan te bieden die past bij de gewenste mobiliteitstransitie en bij de (oudere) doelgroep. Middels dit mobiliteitsplan tonen we aan dat we voldoen aan de mobiliteitsopgave met betrekking tot parkeren. Dat doen we allereerst volgens de 4 stappen van de gemeente Zwolle:

- Stap 1: Bepaal de parkeeropgave
- Stap 2: Wordt het parkeren op eigen terrein gerealiseerd?
- Stap 3: Zijn er overwegende bezwaren die zich verzetten tegen het realiseren van de parkeeropgave op eigen terrein
- Stap 4: Kan de realisering van de parkeeropgave buiten het eigen terrein worden gerealiseerd met toepassing van een van de afwijkingsmogelijkheden die de regeling biedt?

Veel leesplezier!

1 Parkeeropgave

In het plangebied van de Havezate worden 168 woningen gesloopt. Er worden 143 woningen teruggebouwd die gelijkwaardig zijn aan de te slopen woningen. Er worden daarnaast 125 iets grotere woningen gebouwd en vier grondgebonden woningen gebouwd. De doelgroep blijft hetzelfde als in de huidige situatie: ouderen (55+).

De parkeeropgave wordt bepaald met toepassing van artikel 2.3 van de Regeling Parkeernormen 2016, versie 2021. De parkeeropgave is afhankelijk van de omvang, de locatie in de gemeente, de functies en wordt bepaald op basis van de parkeerkencijfers van het CROW en de indeling die in het kaartbeeld bij de regeling is aangegeven.

Voor de parkeeropgave van de 268 nieuwbouwappartementen en 4 grondgebonden nieuwbouwwoningen wordt de CROW-normering als basisuitgangspunt gebruikt omdat dit voor Zwolle de erkende kerncijfers van het toetsingskader- en normering zijn. Voor de parkeeropgave van de 268 nieuwbouwappartementen en 4 nieuwbouwwoningen zijn de kencijfers van het CROW-type 'Serviceflat/aanleunwoning' en 'Sociale huur/goedkope woning' gebruikt.
Bij het vaststellen van de norm is volgens Zwols' gebruik het gemiddelde genomen in de bandbreedte van de CROW-kencijfers, uitgegaan van het type wijk 'schil centrum' in een 'sterk stedelijk gebied'. Bij de parkeervraag voor bezoekers is 0,3 per woning aangehouden, zoals de CROW-kencijfers aangeven. Zie onderstaande tabel voor de gebruikte parkeerkencijfers en aantallen.

Woningtype	CROW-typologie	Aantal	Parkeernorm, inclusief bezoekers	Normatieve parkeervraag
PMC B, C1a, Cib PMC C, C2a, C2b, C60, C3	Serviceflat	268	1,05	*281,4*
PMC C3	Huurhuis, sociale huur	4	1,3	*5,2*
		272		286,6

2 Eigen terrein

Het aantal parkeerplaatsen die blijkt uit het vorige hoofdstuk worden niet gerealiseerd op eigen terrein. In het volgende hoofdstukken wordt beschreven hoe er wordt voldaan aan de parkeervraag voor deze ontwikkeling.

3 Overwegende bezwaren

De gemeente Zwolle geeft aan dat de parkeeropgave anders mag worden opgelost indien er overwegende bezwaren zijn.

3.1 Omvang van het bouwplan

In het plangebied wordt een deel van de bestaande woningen gesloopt. Een deel van deze woningen komt gelijkwaardig terug, deels zelfs met dezelfde bewoners. In totaal worden 168 woningen gesloopt. Hiervan worden 143 woningen van vergelijkbare grootte en aantal kamers teruggebouwd. De andere woningen die worden gerealiseerd hebben dezelfde doelgroep als de doelgroep die er nu woont namelijk 55+.
In de huidige situatie is er 0,29 parkeerplaats per woning aanwezig, inclusief bezoekers. Uit tellingen die reeds zijn gedaan in het voorjaar van 2022 (zie bijlage 1), blijkt dat dit (ruim) voldoende is. Voor de nieuwe woningen is het dan ook niet logisch om uit te gaan van het gemiddelde kencijfers van het CROW. Voor tenminste de woningen die worden teruggebouwd, wordt uitgegaan van de huidige parkeervraag van de woningen. Voor de andere woningen worden de CROW-kencijfers als uitgangspunt gebruikt.

3.2 Ruimtelijke consequenties

De gemeente Zwolle geeft in de nieuwe parkeerstrategie, mobiliteits- en omgevingsvisie aan in te zetten op de mobiliteitstransitie. De gebieds- en mobiliteitsconcept van de Zwartewaterallee zet hier ook op in. Echter, het beleid omtrent de parkeernormen blijft vasthouden aan de gemiddelde bandbreedte van de kencijfers van het CROW. Deze kencijfers worden onder andere beïnvloed door het bereikbaarheidsprofiel van de locatie, mobiliteitskenmerken van de doelgroep en bezoekers en het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Bij de berekening in hoofdstuk 1 wordt daar geen rekening mee gehouden. Als we vasthouden aan de CROW-kencijfers is het aannemelijk dat er te veel parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan nodig. Dit staat haaks op de nieuwe parkeerstrategie, mobiliteitsvisie, omgevingsvisie en het gebieds- en mobiliteitsconcept van de Zwartewaterallee.
Te veel parkeerplaatsen is zonde, omdat er meer ruimteclaims zijn die belangrijk zijn voor een leefbare en aantrekkelijke leefomgeving. Door de klimaatverandering is er meer stress op het stedelijk gebied. Het weer wordt extremer met langere perioden van droogte en intensere nattere perioden. Groen zorgt ervoor dat er verkoeling is in hete periode en water geleidelijker wordt afgegeven in zeer natte en droge perioden.
Op het terrein past het niet om het aantal parkeerplaatsen aan te bieden zoals uit hoofdstuk 1 blijkt. Er is op het terrein ruimte voor maximaal 212 parkeerplaatsen, maar er is dan geen ruimte meer over voor andere zaken zoals groen en verblijfskwaliteit.

3.3 Financiële en economische consequenties

In de gebiedsvisie is omschreven dat de parkeeroplossing zoveel als mogelijk in een gebouwde voorziening moet worden opgelost. Uiteraard moet worden bekeken of dit financieel haalbaar is voor deltaWonen in relatie tot het betaalbaar houden van de nieuwe en duurzame woningen.
Gezien de fors gestegen bouwkosten in combinatie met de betaalbaarheid voor sociale woningbouw waarbij deltaWonen wel een kwalitatief (zowel qua architectuur, bruikbaarheid en ruimtelijke ordening) goed product wil neerzetten blijkt de financiële haalbaarheid van ondergronds en of gebouwd parkeren teveel voor deze locatie.
Gezien gestegen bouwkosten en gemaximaliseerde opbrengsten is de ontwikkeling financieel niet haalbaar met de parkeervraag die blijkt uit hoofdstuk 1.

4 Mobiliteit bij Havezate

De gemeente Zwolle geeft in de mobiliteits- en omgevingsvisie aan in te zetten op de mobiliteitstransitie. De gebieds- en mobiliteitsconcept van de Zwartewaterallee zet hier ook op in. Het parkeerbeleid houdt echter in eerste instantie vast aan de gemiddelde bandbreedte van de kencijfers van het CROW. Deze kencijfers worden onder andere beïnvloed door het bereikbaarheidsprofiel van de locatie, mobiliteitskenmerken van de doelgroep en bezoekers en het gemeentelijk mobiliteitsbeleid.
Bij de berekening van de onderstaande parkeervraag is zowel met de mobiliteitsvisie als met de kerncijfers van het CROW rekening gehouden. Daarom wordt er in dit plan ingezet dat een deel van de parkeerplaatsen wordt gerealiseerd als groen/grijze voorziening. Dit houdt in dat er voldoende ruimte wordt gereserveerd om aan de parkeervraag te voldoen, maar dat deze parkeerplaatsen in eerste instantie 'groen' worden aangelegd. Het betreft hierbij 17 parkeerplaatsen die op deze manier worden vormgegeven.
Voor het project de Havezate moet er worden voldaan aan de mobiliteitsopgave wat betreft parkeren. In onderstaande paragrafen wordt uiteengezet hoe de parkeernorm is opgebouwd en sluit af met de parkeerbehoefte die benodigd is.
Met parkeerdrukmetingen in 2022 en 2024 is de parkeerdruk in de omgeving in kaart gebracht, zie bijlage 1 en 4.

Er is voor een parkeeroplossing op eigen terrein en op maaiveld gekozen. Hoewel de voorkeur van de gebiedsvisie Zwartewaterallee is om zoveel als mogelijk het parkeren uit het zicht op te lossen in een gebouwde voorziening, blijkt uit een berekening dat de benodigde financiering hiervoor een substantiële negatieve impact heeft op de financiële haalbaarheid van de ontwikkeling als geheel. Vandaar dat deltaWonen en Nijhuis verder zijn gaan 'rekenen' met een parkeeroplossing op maaiveld.

4.1 Parkeervraag huidige situatie en terugbouw

In het project de Havezate is de situatie dat er bestaande woningen worden vervangen door nieuwbouw. Tevens worden in het (ver)-nieuwde plan ook extra woningen toegevoegd aan de woningportefeuille van deltaWonen. Deze woningen worden toegevoegd op het bestaande terrein van deltaWonen aan de Gombertstraat te Zwolle en het aan te kopen terrein te weten Monteverdikavel. Hiermee worden de woningaantallen op de plot hoger dan de bestaande situatie.

Op het plangebied de Havezate worden 168 woningen gesloopt. Er worden 143 woningen (terug)gebouwd die gelijkwaardig zijn aan de te slopen woningen en bedoeld zijn voor dezelfde doelgroepen huishoudens. Een deel van de huidige bewoners betrekt ook de nieuwe woningen. Voor

deze woningen kunnen we een realistische inschatting maken van de parkeervraag door de huidige parkeervraag voor deze woningen mee te nemen bij de nieuwbouw. In de huidige situatie zijn er 0,29 parkeerplaatsen per woning beschikbaar. Dit blijkt voldoende te zijn[1]. De onderbouwing van de typen woningen is bijgevoegd in bijlage 3.

Op het plot blijven nog een aantal woningen van Driezorg (ook onderdeel van Havezate) gehandhaafd. Het aantal parkeerplekken voor de bestaande woningen van Driezorg blijft ongewijzigd beschikbaar, deze nemen we ongewijzigd mee in de nieuwe totale parkeerbehoefte.
Voor de andere woningen worden de kencijfers van het CROW als uitgangspunt genomen.

4.2 Maatgevend moment

We realiseren op basis van de CROW-kencijfers onvoldoende parkeercapaciteit op eigen terrein en is er op basis van deze theoretische benadering kans op parkeeroverlast. Echter gaat het maatgevende moment, ofwel het moment wanneer de optelsom van bezoekers en bewoners in de week de hoogste parkeervraag hebben, uit van de zaterdagavond. In de praktijk blijkt dat dit moment niet of nauwelijks het maatgevende moment in de week is, en onderbouwd door een parkeerdrukmeting[2] zullen we daarom uitgaan van het op één na maatgevende moment in de week: de avond van een werkdag, zie bijlage 1 en 54. We bouwen om structureel parkeeroverlast op de locatie en in de buurt te voorkomen. We bouwen géén parkeerplaatsen voor het ene piekmoment in de week, met het gevolg dat de rest van de week er min of meer parkeerplekken onnodig leegstaan met kans op hittestress en wateroverlast door het versteende gebied.
Door het toepassen van het op een na maatgevende moment zou er alleen mogelijk op zaterdagavond een tekort aan parkeercapaciteit 'kunnen' ontstaan, met als gevolg dat bezoekers in dit geval moeten 'langsparkeren' aan de Gombertstraat. Deze theoretische benadering lijkt niet overeen te komen met de huidige praktijkervaring, dit is met een parkeerdrukmeting onderbouwd[3].

---

[1] Parkeerdrukmeting in 2022, zie bijlage 1
[2] Parkeerdrukmeting gepland in de avonden van 24 en 27 februari, en 2, 5 en 9 maart 2024 op de parkeerterreinen van de Havezate en de Gombertstraat tussen de Monteverdilaan en Middelweg, zie bijlage 4.
[3] Parkeerdrukmeting gepland in de avonden van 24 en 27 februari, en 2, 5 en 9 maart 2024 op de parkeerterreinen van de Havezate en de Gombertstraat tussen de Monteverdilaan en Middelweg, zie bijlage 4.

4.3 Aanvullende mobiliteitsoplossingen

Er wordt deelmobiliteit gerealiseerd en de mogelijkheden om te lopen en te fietsen worden verbeterd en gestimuleerd.

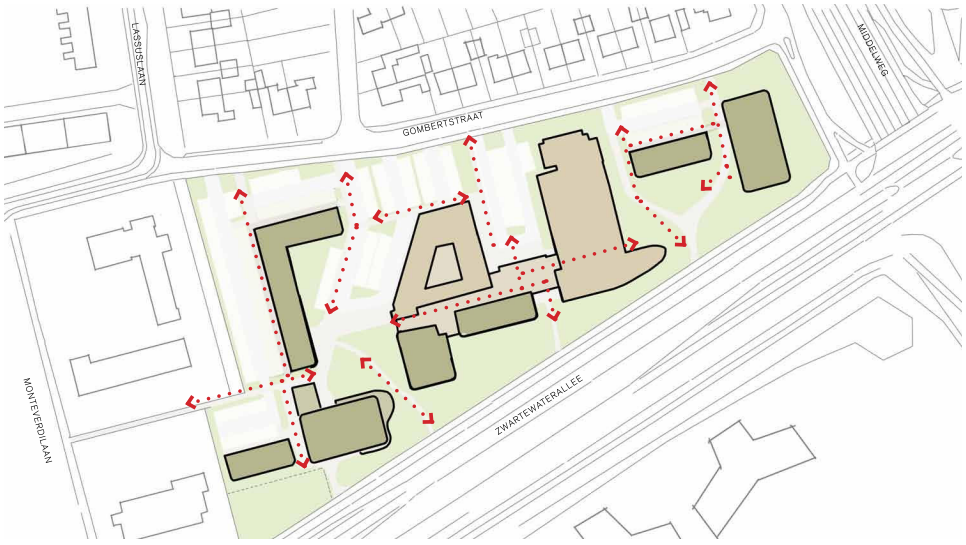
Verbeteren infrastructuur en doorwaadbaarheid

De ontwikkeling van de Havezate valt binnen het gebieds- en mobiliteitsconcept die opgesteld is voor de Zwartewaterallee. Daarin wordt onder andere vermeld dat de bestaande oversteekplekken voor langzaam verkeer zowel infrastructureel als qua verkeersregeling worden geoptimaliseerd. Ook wordt er aangegeven dat langzaam verkeer en actieve mobiliteit wordt verbeterd en gestimuleerd door een goede verbinding en ontsluiting van de planontwikkeling op de infrastructuur langs de Zwartewaterallee. Concreet betekent dit dat het gebied doorwaardbaar moet zijn met fiets- en wandelentrees vanaf de Gomberstraat naar de Zwartewaterallee. In onderstaand figuur wordt dit grafisch weergegeven.
Zowel de verbetering van de infrastructuur als de doorwaadbaarheid van de planontwikkeling draagt bij aan de reductie op de parkeeropgave.

Mocht er een onvoorspelbare verandering van de mobiliteitsvraag in de toekomst plaatsvinden (en er te veel of te weinig parkeermogelijkheden blijken te zijn), dan biedt ‘plan B’ een uitwijkmogelijkheid door in te zetten op het (mondjesmaat) bijplaatsen van tijdelijke parkeerplaatsen. Er worden daarom groenvoorzieningen beschikbaar gehouden voor de eventuele realisatie van 17 parkeerplaatsen.

situatie

voergangersverbindingen over het Havezate terrein



5

Deelmobiltieit

Deelmobiliteit in de vorm van 2 deelauto's en deelscootmobielen, als onderdeel van het programma van deltaWonen voor haar bewoners in de Havezate, geeft een reductie op het aantal parkeerplekken.

A. Deelauto's: Er wordt op dit moment verkend of en zo ja in welke vorm er twee deelauto's geplaatst worden bij de Havezate. Een deelauto is een mooie kans voor de Havezate maar is afhankelijk van de hoogte van de vaste bijdrage of een bijdrage voor alleen deelnemende huishoudens. Ook vanuit de participatie in de buurt is naar voren gekomen dat de buurt graag mee wil doen in deelauto's.
B. Ervan uitgaande dat er een collectieve vorm van deelauto's komen, dan leveren ze een parkeerreductie van 4 tot 7 parkeerplaatsen per deelauto op. Dit gaat om een collectieve, niet-commerciële vorm van autodelen. De deelauto's zullen dus alleen beschikbaar zijn voor bewoners en bezoekers van de Havezate en direct omwonenden. Deze vorm van autodelen past goed bij de doelgroep en de buurt. De auto's zijn beschikbaar voor slechts een kleine groep gebruikers. Autodelen op deze manier speelt in op het gevoel van veiligheid en eigenaarschap bij de bewoners en omwonenden van de Havezate.
C. Om het gebruik van de deelauto's bij deze doelgroep te stimuleren, zijn op maat gemaakte gedragsinterventies noodzakelijk. Denk hierbij aan diverse manieren om laagdrempelig kennis te maken met de deelauto, zoals met korting bij het eerste gebruik, een mobiliteitsdag waarop bewoners de auto leren gebruiken of een seniore mobiliteitscoach of -ambassadeur die (steeds meer) medebewoners en omwonenden meeneemt in het fenomeen deelmobiliteit.
D. Als aanvulling op de deelauto's bestaat het idee om een speciale zorghub in te richten bij de Havezate. De ervaring op een vergelijkbaar seniorencomplex in Zwolle op een dergelijke hub van scootmobielen is succesvol. Daarnaast kan je ook denken aan specifieke mobiele hulpmiddelen voor ouderen, zoals driewielerfietsen en rollators. Ook een comfortabele wachtruimte voor een taxi kan onderdeel uitmaken van de hub. Ook de mobiliteitshub wordt op de Havezate verkend, en bij een positieve uitkomst zal de mobiliteitshub niet wachten op de nieuwbouw.

Effect op de parkeervraag

Door het aanbod en vraagstimulatie van deelmobiliteit en door het verbeteren en stimuleren van lopen en fietsen wordt op het type Serviceflat en Aanleunwoning een parkeerreductie van 16% toegepast op de parkeerbehoefte van de bewoners. Deze reductie wordt als "bufferzone" ontwikkeld; dit is een groene zone die bij veranderende omstandigheden weer naar grijs/parkeerplaatsen omgebouwd kan worden. Voor de bezoekers van bewoners houden we 0,3 per woning aan.

4.4 Parkeerbehoefte op maat

Op basis van bovenstaande uitgangspunten, maatgevende moment op een werkdagavond en reducties is een parkeerbalans opgemaakt voor de Havezate. Zie hieronder de samenvatting. In bijlage 4 is de volledige parkeerberekening opgenomen.

Woningtype	Parkeervraag per woningen	Aantal woningen	Totale parkeervraag	Parkeervraag op een werkdagavond
Bewoners				
Terugbouwwoningen	0,29	143	*41,5*	*37,3*
Serviceflat	0,63	125	*78,8*	*70,9*
Grondgebonden woningen	0,84	4	*3,4*	*3,0*
Bezoekers				
Alle woningen	0,3	272	*81,6*	*65,3*
				176,5
Handhaving woningen				
Bestaande woningen			47	*42,3*
Totale parkeervraag				218,8

Parkeeroplossing

De parkeerplekken worden op eigen terrein gerealiseerd en geclusterd in verschillende met groen omzoomde parkeerplaatsen. In het plangebied worden in totaal 195 parkeerplaatsen gerealiseerd en met 17 extra parkeerplaatsen als bufferzone rekening gehouden. Voor de overige 7 parkeerplaatsen is ruim voldoende ruimte in openbaar gebied, waarbij de parkeerdruk onder de 80% blijft. Dit is met een parkeerdrukmeting onderzocht, zie bijlage 3. Gemiddeld zijn er op een werkdagavond en zaterdagavond respectievelijk 73 en 61 parkeerplaatsen vrij waarbij de parkeerdruk onder de 80% blijft.

Bijlage 1: Parkeerdrukmeting 2022

Huidige situatie

In 2022 zijn er op drie verschillende momenten tellingen uitgevoerd om enige grip te krijgen op de huidige parkeerdruk. Daarbij zijn ook de parkeerplaatsen bij de moskee meegenomen, omdat hier wellicht mgelijkheden liggen tot dubbelgebruik van de parkeerplaatsen.

Dinsdag 8 maart, 21:00
Situatie: avond, geen dienst bij moskee

Ingang 1: 16 parkeerplaatsen, 8 vrije plekken
Hoofdingang: 69 parkeerplaatsen, 19 vrije plekken
(Moskee: 55 parkeerplaatsen, 49 vrije plekken.)



Vrijdag 11 maart, 14:00
Situatie: droog en zonnig, geen dienst bij moskee

Ingang 1: 16 parkeerplaatsen, 4 vrije plekken
Hoofdingang: 69 parkeerplaatsen, 14 vrije plekken
(Moskee: 55 parkeerplaatsen, 47 vrije plekken.)

Zondag 16 september, 11:00.
Situatie: nat weer, dienst bij Moskee, piekmoment qua bezoek Havezate

Ingang 1: 16 parkeerplaatsen, 8 vrije plekken
Hoofdingang: 69 parkeerplaatsen, 7 vrije plekken
(Moskee: 55 parkeerplaatsen, 18 vrije plekken.)



Conclusie:
De telling op de zondag 16 september is naar verwachting de hoogste te verwachten parkeerpiek, immers zowel het drukste moment qua bezoek bij Havezate, als een dienst bij de moskee en ook nog in nat weer. Op dit moment waren er nog steeds een aantal vrije plekken beschikbaar, 15 op een totaalaanbod van 85 is ca. 17% ruimte over.

Bijlage 2: Onderbouwing parkeerbehoefte bij vervangende nieuwbouw

Vergelijkbare woningtypen

In het gebouw de Havezate zijn er op dit moment 292 bestaande woningen waarvan 193 woningen van deltaWonen en 99 woningen van Driezorg. De woningen van deltaWonen zijn verdeeld in verschillende types maar voor dezelfde doelgroep (55+). In de onderstaande tabel is per bouwdeel weergegeven welke type woningen er aanwezig zijn.

WONINGTYPES HAVEZATE		Type A	Type B	Type C	Type D	Type E	Type F	Type G	Type H	Type I	Type J	TOTALEN
Blok 3												
begane grond	*Gombertstraat 456 t/m 534*	6	4	3	0	0	0	0	0	0	0	**13**
1e verdieping		6	4	3	1	0	0	0	0	0	0	**14**
2e verdieping		6	4	3	1	0	0	0	0	0	0	**14**
Blok 4												
begane grond	*Gombertstraat 352 t/m 420*	4	4	3	0	0	0	0	0	0	0	**11**
1e verdieping		4	4	3	1	0	0	0	0	0	0	**12**
2e verdieping		4	4	3	1	0	0	0	0	0	0	**12**
Blok 5												
begane grond		0	0	8	4	0	0	2	3	3	0	**20**
1e verdieping		15	0	0	0	0	0	2	3	3	0	**23**
2e verdieping	*Gombertstraat 550 t/m 734*	15	0	0	0	0	0	2	3	3	0	**23**
3e verdieping		13	0	0	0	0	0	1	3	0	0	**17**
4e verdieping		6	0	0	0	1	1	0	0	0	1	**9**
		79	**24**	**26**	**8**	**1**	**1**	**7**	**12**	**9**	**1**	**168**

Van de genoemde 193 woningen worden 168 woningen gesloopt omdat deze zich in de oudbouw bevinden. De overige 25 woningen maken deel uit van de VVE Gombert en worden verhuurd aan het RIBW met zorgindicatie en zullen gehandhaafd blijven in gebouw 2. Alle woningen in de bestaande situatie kennen een nagenoeg identieke plattegrond met een aantal uitzonderingen op de hoeken (types D, E, F en J) qua groottes. Deze hoekappartementen zijn ongeveer 60 tot 70 m2 en de overige types (A, B, C, G, H en I) zijn 55 m2 waarbij grotendeels allemaal 2-kamer appartementen.

Nieuwe situatie (na afronding fase 1, fase 2 en fase 3)

De nieuwe situatie qua woningtypes in de Havezate Zwolle in het plan. Zoals in de onderbouwing van de parkeernorm is aangegeven worden voor een groot deel hetzelfde type woningen teruggebouwd. Ook hier betreft de doelgroep 55+. In onderstaande tabel is weergegeven welke type woningen worden gerealiseerd.

WONINGTYPES HAVEZATE

	type	woning	aantal	PMC	GO	Aantal kamers	doelgroep
Blok 6	B1a	appartement	5	B	57,6	2 kamer	1-2 p
	C1a	appartement	5	C	66,6	3 kamer	1-2 p
	Cib	appartement	4	C	66,6	3 kamer	1-2 p
Blok 7	B1a	appartement	13	B	53	2 kamer	1-2 p
	B1b	appartement	12	B	53	2 kamer	1-2 p
	B2a	appartement	6	B	54,6	2 kamer	1-2 p
	B2b	appartement	6	B	54,6	2 kamer	1-2 p
	C1a	appartement	12	C	68	3 kamer	1-2 p
	Cib	appartement	12	C	68	3 kamer	1-2 p
	C2a	appartement	12	C	68,8	3 kamer	1-2 p
	C2b	appartement	12	C	68,8	3 kamer	1-2 p
	C3	grondgebonden	4	II	74		1-2 p
Blok 4	B	appartement	20	B	50	2 kamer	1-2 p
	C	appartement	4	C	70	3 kamer	1-2 p
	C60	appartement	16	C	60	3 kamer	1-2 p
Blok 5	B	appartement	27	B	50	2 kamer	1-2 p
	C	appartement	44	C	70	3 kamer	1-2 p
Blok 3	B	appartement	21	B	50	2 kamer	1-2 pp
	C	appartement	37	C	70	3 kamer	1-2 pp
TOTAAL nieuwbouw			**272**				
Te slopen woningen			168				
Extra t.o.v. bestaande situatie			104				

In het kader van de berekening van de parkeerbehoefte is het vergelijk gemaakt tussen de huidige situatie en de nieuwe situatie op het niveau van woningtypes en doelgroepen. Op basis daarvan wordt voor het deel van de vervangende nieuwbouw gerekend met de huidige verhouding van 0,29 parkeerplaatsen per huishouden.

Slot vergelijk:

157 woningen á 55 m2 (2- en 3 kamer appartementen) ten behoeve van de doelgroep 55+ worden gesloopt. In de nieuwe situatie worden 110 woningen (type B) van vergelijkbare grootte en aantal

kamers teruggebouwd. Voor deze 110 woningen wordt dus de bestaande parkeernorm van 0,29 gebruikt. Van de overige 162 nieuw te bouwen woningen kan een groot deel ook worden toegewezen naar het type C woningen in het nieuwe plan. Deze woningen zijn vergelijkbaar met type B alleen iets groter qua oppervlak. De woningen worden straks verhuurd aan dezelfde doelgroep. In deze onderbouwing is uitgegaan dat voor de 104 extra woningen + 58 woningen uit de bestaande situatie de parkeernorm conform het CROW wordt gehanteerd.

4.4.1 Vergelijkbare doelgroepen

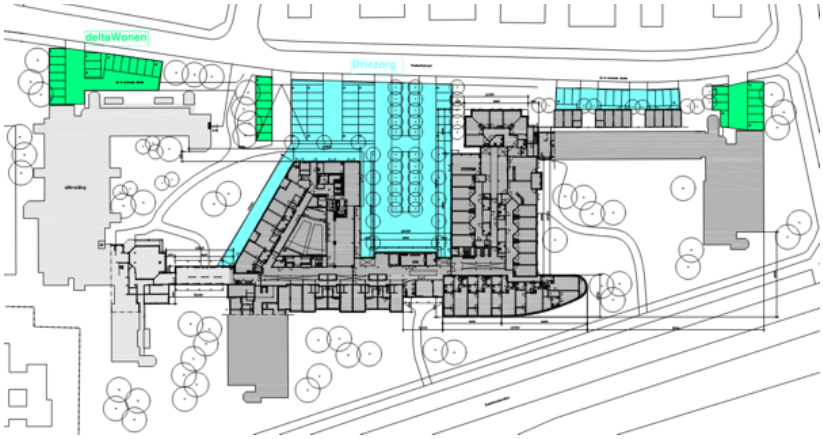
Naast het vergelijk van de woningtypes is ook gekeken naar de doelgroep die worden gehuisvest in de Havezate. De doelgroep 55+ is de categorie waar deltaWonen aan verhuurt in de zowel de bestaande als de nieuwe situatie. Binnen de categorie 55+ is een onderverdeling te maken. Het CROW hanteert een telling van 55+ tot 70+ en 70+ tot ouder.
Vanuit de bestaande situatie Havezate is er gekeken naar de leeftijdscategorieën waar de woningen aan worden verhuurd en de bezettingsgraad van deze categorieën. Dat resulteert in onderstaande verdeling:

Huidige huurders leeftijd	aantal	percentage
55-65	24	25%
65-75	25	26%
75-85	32	34%
85-95	14	15%
	95	

In het bovenstaande overzicht is te zien dat de splitsing qua leeftijden ongeveer een evenredige verdeling laat zien. Ook in vergelijkbare objecten van deltaWonen komt deze verdeling naar voren. Aannemelijk is dus dat in de toekomstige situatie de helft van de bewoners 70+ of ouder zal zijn waarbij eventuele parkeerbehoefte lager ligt.
Ook is gekeken naar 1- of 2 persoons huishoudens in de bestaande situatie. Van de hierboven genoemde 95 huurders zijn 92 daarvan 1-persoonshuishoudens.
In de nieuwe situatie is de verwachting dat het type C woningen (met een hogere normering) grotendeels wordt verhuurd aan de jongere doelgroep van 55 tot 70+. Waarbij de kleinere appartementen voor de doelgroep ouder dan 70+ is. De doelgroep analyse is toegevoegd om aan te geven dat de nieuwe situatie straks vergelijkbaar is met de oude.

4.4.2 Bestaande woningen Driezorg

De bestaande woningen van Driezorg (99) vallen buiten de scope van deltaWonen omdat zij geen eigenaar zijn van het terrein van Driezorg. In onderstaand plaatje is weergegeven welke parkeerplaatsen in de bestaande situatie van Driezorg zijn en welke van deltaWonen.



Met Driezorg vindt wel overleg plaats om een toekomstige nieuwe situatie te creëren wat betreft het parkeren, waarbij het uitgangspunt is dat het huidige aantal parkeerplaatsen (47 stuks) voor Driezorg gelijk blijft. Om die reden wordt het totale terrein beschouwd als nieuwe situatie voor het parkeren. In het volgende figuur is weergegeven hoe deze nieuwe situatie eruit ziet en welke parkeerplaatsen worden toegewezen aan deltaWonen en welke aan Driezorg. Let wel, dit is een theoretische verdeling, in de praktijk zullen de parkeerplaatsen onderling uitwisselbaar zijn doordat ze niet toegewezen zijn aan één van de twee partijen.
Dit overleg vindt plaats omdat op dit moment de overlast van de buurt voornamelijk lijkt te komen door de medewerkers van Driezorg. Met de nieuwe inrichting en naar verwachting een overmaat in het parkeren zou dit tot minder overlast kunnen lijden (dit zou in de toekomst bij overlast moeten worden gemeten).

Bijlage 3: Parkeerberekeningen

Parkeervraag		CROW						Dubbelgebruik - aanwezigheidspercentages															
						Parkeervraag per woning op maat (reductie / bestaande woningen)		Werkdagochtend		Werkdagmiddag		Werkdagavond		Werkdagnacht		Koopavond		Zaterdagmiddag		Zaterdagavond		Zondagmiddag	
	Aantal	Parkeerrichtlijn minimaal	Parkeerrichtlijn maximaal	Parkeerrichtlijn gemiddeld	Normatieve parkeervraag		Parkeervraag per functie	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal
Woningen - bewoners																							
Terugbouwwoningen	143	0,5	1	0,75	107,3	0,29	41,5	50%	20,7	50%	20,7	90%	37,3	100%	41,5	80%	33,2	60%	24,9	80%	33,2	70%	29,0
Serviceflat	129	0,5	1	0,75	96,8	0,6	81,3	50%	40,6	50%	40,6	90%	73,1	100%	81,3	80%	65,0	60%	48,8	80%	65,0	70%	56,9
					204,0		*122,7*		**61,4**		*61,4*		*110,5*		*122,7*		*98,2*		*73,6*		*98,2*		*85,9*
Woningen - bezoekers																							
Terugbouwwoningen	143	0,3	0,3	0,3	42,9	0,3	42,9	10%	4,3	20%	8,6	80%	34,3	0%	0,0	70%	30,0	60%	25,7	100%	42,9	70%	30,0
Serviceflat	129	0,3	0,3	0,3	38,7	0,3	38,7	10%	3,9	20%	7,7	80%	31,0	0%	0,0	70%	27,1	60%	23,2	100%	38,7	70%	27,1
					81,6		*81,6*		*8,2*		*16,3*		*65,3*		*0,0*		*57,1*		*49,0*		*81,6*		*57,1*
Totale parkeervraag					**285,6**		**204,3**		**69,5**		**77,7**		**175,7**		**122,7**		**155,3**		**122,6**		179,8		**143,0**

Bijlage 4: Parkeerdrukmeting 2024



Meetmomenten:
Zaterdag 24 februari 2024 18:00-22:00
Dinsdag 27 febrauri 2024 18:00-22:00
Zaterdag 2 maart 2024 18:00-22:00
Dinsdag 5 maart 2024 18:00-22:00
Zaterdag 9 maart 2024 18:00-22:00

Totale parkeercapaciteit: 194

	Minimale uur			Gemiddeld			Maximale uur		
	Aantal bezette plekken	Aantal vrije plekken	Bezettings-percentage	Aantal bezette plekken	Aantal vrije plekken	Bezettings-percentage	Aantal bezette plekke	Aantal vrije plekken	Bezettings-percentage
Zaterdagavond	74	120	38%	94	100	49%	133	61	69%
Werkdagavond	75	119	39%	82	112	42%	91	103	47%

Drukste moment zaterdagavond rond 20:00 in de voorjaarsvakantie

Conclusie:
Er is ruim voldoende parkeercapaciteit in de huidige situatie. Als de parkeerdruk onder de 80% moet blijven (conform gemeentelijk beleid), zijn er in de huidige situatie gemiddeld 61 parkeerplaatsen vrij op een zaterdagavond en 73 op een werkdagavond.



Alleen secties 1, 2 en 5

Parkeercapaciteit: 29

	Minimale uur			Gemiddeld			Maximale uur		
	Aantal bezette plekken	Aantal vrije plekken	Bezettings-percentage	Aantal bezette plekken	Aantal vrije plekken	Bezettings-percentage	Aantal bezette plekke	Aantal vrije plekken	Bezettings-percentage
Zaterdagavond	7	22	24%	10	19	33%	12	17	41%
Werkdagavond	7	22	24%	9	20	30%	11	18	38%

Drukste moment zaterdagavond rond 20:00 in de voorjaarsvakantie

Conclusie parkeerdruk:
Er is ruim voldoende parkeercapaciteit in de huidige situatie in de openbare ruimte. Als de parkeerdruk onder de 80% moet blijven (conform gemeentelijk beleid), zijn er in de huidige situatie gemiddeld 14 parkeerplaatsen vrij op een zaterdagavond en 14 op een werkdagavond.



Meetmomenten:
Zaterdag 24 februari 2024 18:00-22:00
Dinsdag 27 febrauri 2024 18:00-22:00
Zaterdag 2 maart 2024 18:00-22:00
Dinsdag 5 maart 2024 18:00-22:00
Zaterdag 9 maart 2024 18:00-22:00

Totale parkeercapaciteit: 194

	Minimale uur			Gemiddeld			Maximale uur		
	Aantal bezette plekken	Aantal vrije plekken	Bezettings-percentage	Aantal bezette plekken	Aantal vrije plekken	Bezettings-percentage	Aantal bezette plekke	Aantal vrije plekken	Bezettings-percentage
Zaterdagavond	74	120	38%	94	100	49%	133	61	69%
Werkdagavond	75	119	39%	82	112	42%	91	103	47%

Drukste moment zaterdagavond rond 20:00 in de voorjaarsvakantie

Conclusie:

Er is ruim voldoende parkeercapaciteit in de huidige situatie. Als de parkeerdruk onder de 80% moet blijven (conform gemeentelijk beleid), zijn er in de huidige situatie gemiddeld 61 parkeerplaatsen vrij op een zaterdagavond en 73 op een werkdagavond.



Alleen secties 1, 2 en 5

Parkeercapaciteit: 29

	Minimale uur			Gemiddeld			Maximale uur		
	Aantal bezette plekken	Aantal vrije plekken	Bezettings-percentage	Aantal bezette plekken	Aantal vrije plekken	Bezettings-percentage	Aantal bezette plekke	Aantal vrije plekken	Bezettings-percentage
Zaterdagavond	7	22	24%	10	19	33%	12	17	41%
Werkdagavond	7	22	24%	9	20	30%	11	18	38%

Drukste moment zaterdagavond rond 20:00 in de voorjaarsvakantie

Conclusie parkeerdruk:

Er is ruim voldoende parkeercapaciteit in de huidige situatie in de openbare ruimte. Als de parkeerdruk onder de 80% moet blijven (conform gemeentelijk beleid), zijn er in de huidige situatie gemiddeld 14 parkeerplaatsen vrij op een zaterdagavond en 14 op een werkdagavond.