BVA verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Aan 5.1.2e, Bruisend Ondernemen BV
Van 5.1.2e
Datum 17 april 2026
Projectnr 26040
Betreft Parkeeronderbouwing herontwikkeling Händellaan 239 Zwolle

1. Inleiding

Bruisend Ondernemen ontwikkelt een 20-tal appartementen op het perceel Händellaan 239 in Zwolle. Op de locatie stond oorspronkelijke een kickboxschool met een bedrijfswoning. De sloop is inmiddels gestart (zie nevenstaande foto).



Ten behoeve van de oorspronkelijke voorzieningen waren 9 parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In het nieuwe plan is voor de appartementen voorzien in 15 parkeerplaatsen op eigen terrein.

In het kader van de ruimtelijke onderbouwing van het plan dient onder andere een parkeerbalans opgesteld te worden. Deze balans moet inzicht geven in de toekomstige parkeervraag en het toekomstige aanbod aan parkeerplaatsen. In de voorliggende notitie wordt de parkeerbalans uitgewerkt en beoordeeld conform de gemeentelijke richtlijn.

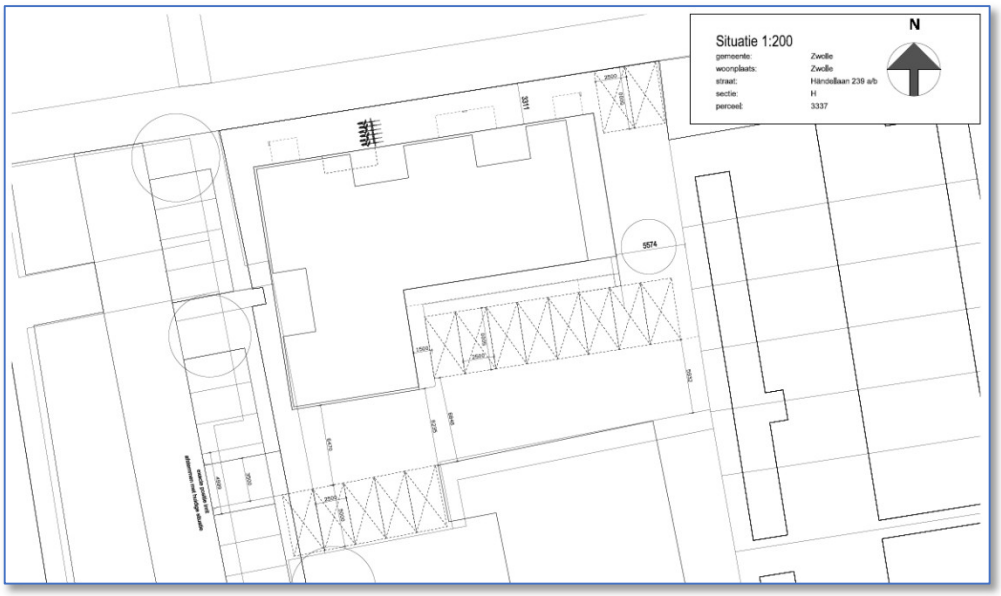
Leeswijzer
In deze notitie wordt allereerst de uitgangspunten van deze studie toegelicht. Het gaat hierbij onder andere om het toekomstige bouwprogramma en de te hanteren parkeernormen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 inzicht gegeven in de normatieve parkeerbehoefte en de uitsplitsing van de parkeerbehoefte naar periode van de dag en type gebruiker. In hoofdstuk 4 komen de resultaten van een uitgevoerd parkeeronderzoek aan de orde, waarna in hoofdstuk 5 conclusies worden getrokken en aanbevelingen worden gedaan.

2. Uitgangspunten

In het vervolg van deze paragraaf worden de gehanteerde uitgangspunten voor het opstellen van de parkeerbalans nader toegelicht.

2.1. Bouwontwikkeling

Voor de berekeningen wordt uitgegaan van het door Bruisend Ondernemen aangeleverde bouwprogramma.



Figuur 1: Ligging nieuwbouwontwikkeling Händellaan 239

Het bouwprogramma voorziet in de realisatie van 20 appartementen, onder te verdelen in 17 eenpersoons appartementen met een oppervlak van circa 50 m^2, een drietal iets grotere appartementen met een oppervlak van 70 – 100 m^2.

Het plan gaat vooralsnog uit van 15 te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein. In figuur 1 is de ligging van de parkeervoorzieningen weergegeven. Hieruit blijkt dat er 13 parkeerplaatsen aan de zuidzijde van het pand worden gerealiseerd die toegankelijk zijn vanaf de Händellaan (en de doodlopende verbinding tussen Händelllaan en Sibeliusstraat) en twee parkeerplaatsen aan de noordzijde die rechtstreeks vanaf de Sibeliusstraat kunnen worden bereikt.

2.2. Parkeernormen

Voor de berekeningen van de parkeerbehoefte en de bijbehorende beoordeling dient uitgegaan te worden van de werkwijze zoals beschreven in de 'Regeling Parkeernormen Zwolle" d.d. 27 maart 2025, vastgesteld door de gemeente Zwolle. Het plangebied dient conform de parkeerkaart van de gemeente Zwolle aangemerkt te worden als een gebied met een stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' en een ligging 'schil centrum'[1]. De stedelijkheidsgraad en ligging vormen de basis voor het selecteren van de juiste parkeerkentallen uit de publicatie Parkeerkencijfers 2024 van het CROW. Voor de parkeerbalans van het zijn de volgende CROW kentallen van belang.

[1] De ontwikkeling ligt in 'Zone IV – Schil' van de parkeerzonering Zwolle. Dit betekent dat in de basis gerekend wordt met de ligging 'Schil centrum'.

Tabel 1: Parkeerkentallen CROW

Functie	Bewoners			Bezoekers
	min.	max.	norm	norm
Appartement, koop, < 75 m² bvo	0,6	1,4	***0,8****	***0,1***
Appartement, koop, 75 - 100 m² bvo	0,7	1,5	***1,1***	***0,1***
Appartement, koop, > 100 m² bvo	0,9	1,7	***1,3***	***0,1***

* Gehanteerde parkeernorm ligt binnen de bandbreedte van de CROW kengetallen

Voor de appartementen in de categorieën 75 – 100 m² en > 100 m² is bij de bepaling van de parkeervraag de gemiddelde waarde binnen de door het CROW gehanteerde bandbreedte (minimum – maximum) aangehouden, zoals de parkeerregeling van de gemeente Zwolle voorschrijft.

Voor de kleinere appartementen (50 m^2) die niet zo specifiek in de CROW normstelling voorkomen is de parkeernorm naar beneden bijgesteld. Het betreft hier eenpersoonsappartementen met een gebruiksoppervlak van circa 50 m². Het hanteren van het gemiddelde kengetal uit de CROW-bandbreedte voor appartementen < 75 m² zou in dit geval leiden tot een overschatting van de parkeervraag, omdat bij dit type appartementen vaak sprake is van meerpersoonshuishoudens.

In tegenstelling tot bij huurappartementen kent het CROW voor koopappartementen geen aparte categorie voor kleinere woningen met een eenpersoons karakter, maar slechts de categorie < 75 m². Voor kleine eenpersoons huurwoningen (< 30 m²) hanteert het CROW een gemiddeld kengetal van 0,3 parkeerplaats per woning, terwijl het kengetal voor huurappartementen < 75 m² 0,5/0,6 parkeerplaats per woning bedraagt. Ongeveer een factor 2 verschil derhalve, waarbij we opmerken dat de appartementen in onderhavige situatie wel iets groter zijn dan 30 m^2. Het hanteren van een kengetal voor de kleine appartementen van circa 80% van het kengetal van de appartementen < 75 m² lijkt in dat kader reëel en verdedigbaar. Om deze reden wordt voor de kleine appartementen een norm van 0,8 parkeerplaats per woning gehanteerd. Deze waarde blijft binnen de CROW-bandbreedte van 0,6 – 1,4, maar ligt dus wel lager dan het gemiddelde, dat bij de overige appartement-categorieën is toegepast.

Tevens merken wij op dat in de planvorming nadrukkelijk wordt ingezet op het stimuleren van fietsgebruik, onder meer door het realiseren van goede fietsparkeervoorzieningen. Bovendien is het plangebied gelegen op korte afstand van een OV-halte (buslijn 10 via de Händelllaan), hetgeen eveneens een dempend effect heeft op de parkeervraag.

Voor woningen in sterk stedelijk gebied, schil centrum geldt verder dat 0,1 parkeerplaats per woning bestemd is voor bezoekers. De parkeerplaatsen voor bezoekers moeten altijd openbaar toegankelijk zijn.

2.3. Dubbelgebruik

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen is mogelijk indien de parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn en zowel door bewoners als door bezoekers van de woningen te gebruiken zijn. In de onderstaande tabel zijn voor de functie wonen per doelgroep de betreffende aanwezigheidspercentages weergegeven.

Tabel 2: Aanwezigheidspercentages naar moment van de dag

Functie	Doelgroep	Werkdag				Vrijdag		Zaterdag		Zondag
		ochtend	middag	avond	nacht	middag	koopavond	middag	avond	middag
Wonen	Bewoners	60%	60%	90%	100%	70%	80%	75%	80%	75%
	Bezoekers	40%	50%	75%	0%	60%	100%	100%	100%	90%

3. Parkeerbalans

- ***Parkeervraag***

Op basis van de in hoofdstuk 2 beschreven uitgangspunten van de 'Regeling Parkeernormen Zwolle' dient de parkeeropgave van de nieuwe planontwikkeling inzichtelijk gemaakt te worden. In tabel 3 is de te verwachten parkeervraag op basis van de beschreven uitgangspunten weergegeven.

Tabel 3: Parkeervraag nieuwe ontwikkeling

Functie	Aantal	Gem. parkeernorm		Max. parkeervraag	
		Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
Appartement, koop, < 75 m² bvo	17	0,8	0,1	13,6	1,7
Appartement, koop, 75 - 100 m² bvo	2	1,1	0,1	2,2	0,2
Appartement, koop, > 100 m² bvo	1	1,3	0,1	1,3	0,1
Totaal	**20**			**17,1**	**2,0**

Uit de tabel blijkt dat voor bewoners maximaal 17,1 parkeerplaatsen nodig zijn en voor bezoekers 2,0, hetgeen de totale parkeervraag brengt op maximaal 19,1 (afgerond 19) parkeerplaatsen.

Vanwege het feit dat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk is mag op basis van de aanwezigheid van de verschillende doelgroepen een correctie op deze waarde worden aangebracht. In tabel 4 is het resultaat hiervan weergegeven.

Tabel 4: Parkeervraag bij dubbelgebruik

Doelgroep	Max. parkeervraag	Werkdag				Vrijdag		Zaterdag		Zondag
		ochtend	middag	avond	nacht	middag	koopavond	middag	avond	middag
Bewoners	17,1	10,3	10,3	15,4	17,1	12,0	13,7	12,8	13,7	12,8
Bezoekers	2,0	0,8	1,0	1,5	0,0	1,2	2,0	2,0	2,0	1,8
Totaal	**19,1**	**11,1**	**11,3**	**16,9**	17,1	**13,2**	**15,7**	**14,8**	**15,7**	**14,6**

Uit de tabel valt af te lezen dat de maatgevende momenten zich voordoen op de werkdagavond en de werkdagnacht en dat de parkeervraag op deze momenten 17 parkeerplaatsen is. Hierin dient in beginsel op eigen terrein te worden voorzien.

- ***Parkeeraanbod***

Echter in het plan is 'slechts' de realisatie van 15 parkeerplaatsen op eigen terrein voorzien. Een tekort van 2 parkeerplaatsen derhalve.

- ***Ontheffingsmogelijkheden Regeling parkeernormen Zwolle***

De Regeling Parkeernormen Zwolle biedt mogelijkheden van de eis 'parkeren op eigen terrein' af te wijken indien in voldoende mate aannemelijk kan worden gemaakt dat het feitelijk of in redelijkheid onmogelijk dan wel onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voorzien in de parkeeropgave op eigen terrein (artikel 3.4). Als dat het geval is mag een beroep worden gedaan op parkeermogelijkheden in het openbare gebied.

Buiten het vergunninghoudersgebied mag een beroep worden gedaan op parkeerplaatsen in het openbare gebied binnen het invloedgebied van de ontwikkeling, als de parkeerdruk na de toevoeging van de nieuwe parkeerders de 80% niet overschrijdt. Het invloedgebied is het gebied rondom een plan dat wordt begrensd op basis van acceptabele loopafstanden behorende bij de functie van het plan. Voor dit plangebied geldt een werkelijke loopafstand van maximaal 200 meter, omdat de locatie is gelegen in 'Parkeerzone IV – Schil' volgens de actuele Regeling Parkeernormen Zwolle.

- ***Parkeeronderzoek***

Uit het voorgaande blijkt dat niet kan worden voldaan aan de parkeereis. Om te bepalen of het mogelijk is om een beroep te doen op parkeren in het openbare gebied is een parkeeronderzoek uitgevoerd door 4-Traffic. Het onderzoek heeft zich beperkt tot de parkeervoorzieningen naast het plangebied gelegen aan de doodlopende verbindingsweg tussen de Händellaan en de Sibeliusstraat (zie onderstaande foto's).





De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage "Rapportage parkeeronderzoek Händellaan – Zwolle", d.d. 30 januari 2025, kenmerk R-0673 (zie bijlage I). In voorliggend hoofdstuk gaan wij alleen in op de hoofdzaken uit genoemde rapportage.



Zoals aangegeven heeft het onderzoek betrekking op de nabijgelegen parkeerplaatsen naast het plangebied. De werkelijke loopafstand naar deze openbare parkeerplaatsen is minder dan 100 meter en deze parkeerplaatsen bevinden zich dus ruim binnen het eerder genoemde invloedgebied met een maxi male loopafstand van 200 meter. Langs de doodlopende weg bevinden zich 21 parkeerplaatsen in de vorm van haaks parkeervakken. Twee hiervan zijn bestemd voor het laden van elektrische voertuigen(zie foto), maar kunnen in dit kader gewoon worden meegenomen. Oorspronkelijk was een van de parkeerplaatsen een mindervalidenplaats, maar dat is momenteel niet meer het geval.

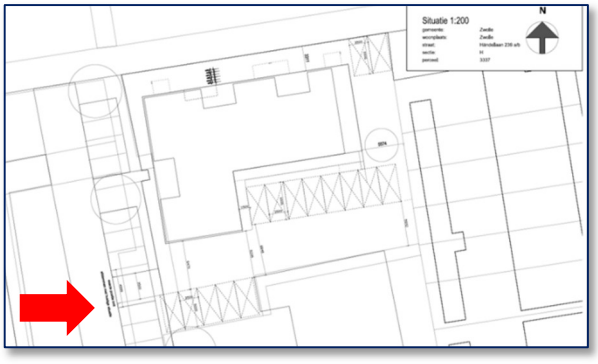
Gedurende een aantal momenten heeft een registratie van het aantal geparkeerde voertuigen in dit gebied plaatsgevonden. In tabel 5 zijn deze momenten opgenomen en is het aantal geparkeerde voertuigen op die momenten weergegeven.

Tabel 5: Onderzoeksmomenten en resultaat

Datum	Tijd	aantal
Donderdag 16 januari	20:00 – 21:00	11
Donderdag 16 januari	23:00 – 00:00	11
Zondag 19 januari	20:00 – 21:00	10
Dinsdag 28 januari	20:00 – 21:00	9
Dinsdag 28 januari	23:00 – 00:00	9

Geconcludeerd kan worden dat de maximale parkeerbezetting zich voordoet op donderdagavond en donderdagnacht. Op deze momenten zijn 11 van de 21 parkeerplaatsen bezet. Dit betekent dat in alle gevallen nog een restcapaciteit van minimaal 10 parkeerplaatsen.

Echter, als gevolg van de realisatie van de nieuwe bebouwing wordt een toegangsweg naar de parkeermogelijkheden op eigen terrein, ten zuiden van de bebouwing, gerealiseerd. Veiligheidshalve gaan wij als gevolg hiervan uit van het vervallen van twee parkeerplaatsen.



Dit betekent dat in de toekomstige situatie geen 21, maar 19 parkeerplaatsen aanwezig zijn, indien deze twee plaatsen niet worden

gecompenseerd. Zoals al aangegeven mag de parkeerdruk op deze plaatsen, na realisatie van de woningen, niet meer dan 80% bedragen. Dit betekent dat 15 van de 19 parkeerplaatsen gebruikt mogen worden, om aan deze eis te kunnen voldoen zijn er op het maatgevende moment (werkdagavond/nacht) dus 4 parkeerplaatsen beschikbaar voor de nieuwbouwwoningen. Dat is ruim voldoende om de parkeervraag van 2 parkeerplaatsen op te vangen.

4. Conclusies

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat de nieuwbouwwoningen een maximale parkeervraag genereren van 17 parkeerplaatsen (werkdagavond en werkdagnacht). Hierbij is uitgegaan van een parkeernorm van respectievelijk 1,3 (appartement > 100 m^2), 1,1 (appartement 75 - 100 m^2) en 0,8 (appartement < 75 m^2) voor bewoners en 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers. De normen zijn gebaseerd op de gebiedsdefinities 'sterk stedelijk' en 'schil centrum' conform de Regeling parkeernormen Zwolle. De normering is afgeleid uit CROW publicatie Parkeerkencijfers 2024, waarbij de norm van de grotere appartementen (75 - 100 m^2 en > 100 m^2) is gebaseerd op het gemiddelde in de bandbreedte van het CROW. De normering voor de kleinere appartementen (< 75 m^2) is hiervan afgeleid en voor bewoners verlaagd met 0,2 parkeerplaats per woning, vanwege het feit dat het hier appartementen voor eenpersoonshuishoudens betreft. Bij de parkeerbehoeftebepaling is rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Op eigen terrein worden 15 parkeerplaatsen gerealiseerd, hetgeen betekent dat op de maatgevende momenten (werkdagavond en werkdagnacht) een beroep wordt gedaan op 2 openbare parkeerplaatsen. Uit het uitgevoerde parkeeronderzoek blijkt dat binnen het invloedgebied op het maatgevende moment nog 4 parkeerplaatsen beschikbaar zijn, rekening houdend met een maximaal aanvaardbare bezettingsraad van 80%. Dit betekent dat de extra parkeervraag eenvoudig kan worden opgevangen in het omliggende openbare gebied.