Weezenlanden - Noord, herziening 1

vastgesteld

nr. NL.IMRO.0193.BP22006-0003

Afdeling Ruimtelijke Planvorming

Stadskantoor
Lübeckplein 2
Postbus 10007
8000 GA Zwolle
postbus@zwolle.nl

www.zwolle.nl

Opdrachtgever ZWPP

Opdrachtnemer ZWRP

Publicatieversie: NL.IMRO.0193.BP22006-0003

Datum: 23 mei 2023

Inhoudsopgave

TOELICHTING **3**

Hoofdstuk 1 Inleiding **4**
1.1 Aanleiding 4
1.2 Plangebied 4
1.3 Geldend bestemmingsplan 4

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving **5**
2.1 Verkeer 5
2.1.1 Toepassing Parkeernomen 5
2.1.2 Aanpassing Stappenplan Parkeren 5

Hoofdstuk 3 Juridische aspecten **10**
3.1 Inleiding 10
3.2 Inleidende regels 10
3.3 Overgangs- en slotregels 10
3.4 Bijlagen 10
3.5 Handboek 11

Hoofdstuk 4 Uitvoerbaarheid **12**
4.1 Economische uitvoerbaarheid 12
4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 12
4.2.1 Overleg met de buurt 12
4.2.2 Uitkomsten overleg 12

REGELS **13**

Hoofdstuk 1 Inleidende regels **14**
Artikel 1 Begrippen 14
Artikel 2 Verwijzing 15

Hoofdstuk 2 Overgangs- en slotregels **16**
Artikel 3 Overgangsrecht 16
Artikel 4 Slotregel 18

BIJLAGEN BIJ DE REGELS **19**

Bijlage 1 Stappenplan Parkeren **20**

TOELICHTING

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 7 maart 2022 is het bestemmingsplan Weezenlanden Noord door de gemeenteraad vastgesteld. In dit plan is als bijlage bij de regels een Stappenplan Parkeren opgenomen. Dit stappenplan is op grond van artikel 16.2 van de regels van het bestemmingsplan het toetsingskader voor de omgevingsvergunningen. Er is geconstateerd dat het stappenplan aanpassing behoeft om het toetsen van de omgevingsvergunningen te vergemakkelijken.

Dit omvat de volgende aanpassingen:

- Het onderscheid in sociale huur van drie categorieën wordt teruggebracht tot twee categorieën (sociale huur met parkeerplaatsen en zonder parkeerplaatsen).
- Het wijzigen van de parkeerbehoefte van het bewonersdeel van goedkope koopwoningen en sociale huurwoningen (zonder parkeerplaatsen) van 0,00 pp naar 0,03 pp.
- Het aanpassen van de tabel voor het aanwezigheidspercentage voor de woningen in het segment koopwoningen duur.Er is in deze tabel onderscheid gemaakt naar woningen die meedoen in het dubbelgebruik en woningen die zijn bestemd voor een doelgroep die de beschikking hebben over eigen vaste parkeerplaats. Voor de woningen met een eigen vaste parkeerplaats wordt een aanwezigheidspercentage van 100% voor alle meetmomenten gehanteerd.

Daarnaast is het stappenplan ter verduidelijking tekstueel aangepast.

1.2 Plangebied

Het bestemmingsplan gaat over het gebied gelegen in de wijk Assendorp en wordt globaal begrensd door het Almelose kanaal in het noordoosten, door de Luttenbergstraat in het zuidoosten, door de Schuurmanstraat in het zuidwesten en door de Wiecherlinckstraat in noordwesten

1.3 Geldend bestemmingsplan

Weezenlanden Noord, vastgesteld door de gemeenteraad op 7 maart 2022, in werking getreden op 28 april 2022.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de uitgangspunten die gehanteerd zijn bij het maken van dit bestemmingsplan.

2.1 Verkeer

2.1.1 Toepassing Parkeernomen

Afhankelijk van de omvang, de bestemming, de functie en het gebruik van het gebouw en / of het terrein, moeten er voor het parkeren of stallen van auto´s voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd conform de parkeeropgave. Binnen het plangebied wordt twee parkeergarages gerealiseerd.

Het bepalen van de parkeerplaatsverplichting en de invulling van deze verplichting vindt plaats op basis van een aantal stappen. Deze stappen zijn bij de regels opgenomen als Stappenplan Parkeren en is op grond van artikel 16 van de regels het bestemmingsplan Weezenlanden Noord het toetsingskader voor de omgevingsvergunningen. De stappen zijn in het bestemmingsplan Weezenlanden Noord nader toegelicht en worden in het onderhavige bestemmingsplan op de onderstaande punten aangepast.

2.1.2 Aanpassing Stappenplan Parkeren

Stap 1: Bepalen normatieve parkeerbehoefte

- Onder het kopje *"Toepassing Parkeernormen"* was in het programma wonen voor de categorie sociale woningbouw een onderscheid opgenomen in laag, midden en hoog. Voor de categorieën sociale woningbouw midden en laag waren voor het bewonersdeel van de parkeernorm, dezelfde parkeernormen opgenomen. Ook waren er geen criteria (huurprijzen) opgenomen om te kunnen bepalen in welke categorie de sociale woningbouw viel.

Wijziging

Deze indeling is teruggebracht naar:

1. sociale huur zonder parkeerplaats
2. sociale huur met parkeerplaats.

Bij de aanvraag omgevingsvergunning moet worden aangegeven welke subcategorie sociale huur (met of zonder pp) het betreft.

- Voor koopwoningen goedkoop en sociale huur laag was de parkeernorm voor bewoners vastgesteld op 0.

Wijziging

Bij de gebiedsontwikkeling Weezenlanden Noord wordt voor goedkope koopwoningen en sociale huur (zonder pp) actief ingezet op huishoudens zonder het bezit van een eigen auto. Deze huishoudens hebben geen recht tot het aanvragen van een parkeerabonnement in de te realiseren parkeergarages. Deze doelgroepen kunnen echter wel een mobiliteitsbehoefte hebben. Om te kunnen voorzien in deze mobiliteitsbehoefte wordt voor beide doelgroepen maximaal ingezet op het faciliteren van deelmobiliteit. Op basis van referentieprojecten is de gehanteerde verhouding voor deze type woningen 1:30 (1 deelauto per 30 woningen). Feitelijk betekent dit dat deze 30 woningen een parkeerbehoefte hebben van één parkeerplaats, bestemd voor de deelauto. De parkeernorm voor het bewonersdeel van de categorieën goedkope koopwoningen en sociale huurwoningen (zonder pp) is daarom vastgesteld op 0.03 pp, om zo de realisatie van een parkeerplaats voor een deelauto af te kunnen dwingen.

Hieronder is de aangepaste tabel voor de toepassing van de parkeernormen opgenomen.

Programma wonen		Parkeernorm Totaal	Parkeernorm Bewoners	Parkeernorm Bezoekers
Koopwoningen goedkoop	Per woning	0,33	0,03	0,30
Koopwoningen middelduur 1	Per woning	1,30	1,00	0,30
Koopwoningen middelduur 2	Per woning	1,30	1,00	0,30
Koopwoningen duur	Per woning	1,40	1,10	0,30
Vrije sector huur middelduur – 1	Per woning	0,80	0,50	0,30
Vrije sector huur middelduur – 2	Per woning	0,90	0,60	0,30
Vrije sector huur duur	Per woning	1,00	0,70	0,30
Sociale huur (zonder pp)	Per woning	0,33	0,03	0,30
Sociale huur	Per woning	0,95	0,65	0,30

Daarnaast is de prijsklasse voor het bepalen wanneer een woning binnen de categorie sociale huur valt toegevoegd. Hieronder is de aangepaste tabel voor de parkeernormen gedifferentieerd naar type bewoning en ingedeeld op basis van het prijssegment (koop, vrije sector of sociale huur) opgenomen..

Prijsklasse	Koop	Vrije sector huur
Goedkoop	< €224.154	-
Middelduur 1	€ 224.154 - < €277.524	€763,47 - < €907,29
Middelduur 2	€ 277.524 - < €346.905	€907,29 - < €1.120,77
Duur	≥ €346.905-	≥ €1.120,77

Prijssegmenten prijspeil 2022 [1]

Prijsklasse	Sociale huur
Sociale huur (zonder pp)	< €763,47
Sociale huur	< €763,47

Prijspeil 2022 [2]

[1] De prijssegmenten worden jaarlijks geïndexeerd door de gemeente Zwolle. Voor de actuele bedragen wordt verwezen naar de geldende prijssegmenten. Bij de beoordeling van een aanvraag worden de geldende prijssegmenten ten tijde van het indienen van de aanvraag gehanteerd.
[2] Het prijspeil voor de sociale huur worden jaarlijks geïndexeerd door de rijksoverheid. Bij de beoordeling van een aanvraag worden het geldende prijspeil ten tijde van het indienen van de aanvraag gehanteerd

Stap 2: Toets dubbelgebruik

- Bij **Stap 2: Toets dubbelgebruik was** onder het kopje "*Aanwezigheidspercentages"* het volgende opgenomen:

" *De woningen in het segment koopwoningen duur (blauwe vak) hebben eigen vaste parkeerplaatsen, waardoor uitwisseling niet mogelijk is"*.

Wijziging

Voor het gebruiken van de aanwezigheidspercentages per categorie wordt de onderstaande tabel opgenomen. Bij de woningen in het segment koopwoningen duur is een onderscheid gemaakt naar woningen die meedoen in het dubbelgebruik en woningen die zijn bestemd voor een doelgroep die de beschikking willen over een eigen vaste parkeerplaats. Voor de woningen met een eigen vaste parkeerplaats wordt een aanwezigheidspercentage van 100% voor alle meetmomenten gehanteerd. Bij de aanvraag omgevingsvergunning moet worden aangegeven welke subcategorie koopwoningen duur het betreft (duur of duur eigen parkeerplaats).

Aanwezigheidspercentages	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koopavond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Koopwoningen goedkoop	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Koopwoningen middelduur 1 en 2	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Koopwoningen duur	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Koopwoningen duur (eigen pp)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Vrije sector huur middelduur - 1	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Vrije sector huur middelduur - 2	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Vrije sector huur duur	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Sociale huur (zonder pp)	50%	50%	90%	100%	80%	50%	80%	70%
Sociale huur	50%	50%	90%	100%	80%	50%	80%	70%
Bezoekers van bewoners	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Takeaway	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	100%
Lunchroom	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	100%
Bakker	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	100%
Gezondheidscentrum	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%

Stap 3: Toepassen mobiliteitscorrectie

Bij **Stap 3: Toepassen mobiliteitscorrectie** was onder het kopje "*Ad.1 deelauto"* de volgende tekst opgenomen:

"Ad 1: deelauto

De woonsegmenten goedkope koop en sociale huur laag kennen een bewonersparkeernorm van 0. Om voor deze woonsegmenten te voorzien in een andere vorm van mobiliteit worden deelauto's aangeboden op basis van een norm van 1 deelauto per 30 woningen."

Wijziging

Zoals onder de wijziging van stap 1 is aangegeven, kennen de doelgroepen goedkope koop en sociale huur (zonder pp) een bewonersparkeernorm van 0.03 parkeerplaats per woning. Deze doelgroepen hebben echter wel een mobiliteitsbehoefte. Om deze bewoners te kunnen voorzien in de mobiliteitsbehoefte wordt voor beide doelgroepen deelauto's aangeboden op basis van een norm van 1 deelauto per 30 woningen. Het maximaal aantal aan te vragen goedkope koopwoningen met een bewonersparkeernorm van 0.03 parkeerplaats is vastgesteld op 70 woningen. Het maximaal aantal aan te vragen sociale huur (zonder pp) woningen is vastgesteld op 55 woningen.

Fasering

Wijziging

Onder het kopje **Fasering** zijn, om te waarborgen dat bij elke fase van de gebiedsontwikkeling voldoende parkeercapaciteit aanwezig is, aanvullende voorwaarden toegevoegd.

De ontwikkelaar dient per fase aan te geven hoeveel woningen hij voor de doelgroepen goedkope koopwoningen en sociale huur heeft gerealiseerd en hoeveel nog resteren.

De ontwikkelaar dient daarnaast in gezamenlijkheid met de gemeente bij elke wijziging van het programma en indiening van een aanvraag van een omgevingsvergunning de parkeerbalans te actualiseren.

Voorbeeldberekening aangepaste Stappenplan Parkeren

Hieronder is een fictieve voorbeeldberekening opgenomen om het stappenplan te verduidelijken

De hieronder beschreven berekening is fictief.

In fase 1 worden de hiernavolgende woningen gebouwd + een kinderdagverblijf. Er is geen sprake van vaste eigen parkeerplaatsen. Maximale uitwisseling of dubbelgebruik is mogelijk.

Stap 1: Bepalen normatieve parkeerbehoefte

Programma wonen	Aantal	Parkeernorm autobezit			Aantal parkeerplaatsen		
		Bewoners	Bezoekers	TOTAAL	Bewoners	Bezoekers	TOTAAL
Koopwoningen goedkoop	30	0,03	0,30	0,33	0,90	9,00	9,90
Vrije sector huur middelduur - laag	20	0,50	0,30	0,8	10,00	6,00	16,00
Vrije sector huur middelduur - hoog	25	0,60	0,30	0,9	15,00	7,50	22,50
Sociale huur	25	0,65	0,30	0,95	16,25	7,50	23,75
TOTAAL WONEN	**100**				**42,15**	**30,00**	**72,15**

Programma commercieel	M² bvo	Parkeernorm autobezit			Aantal parkeerplaatsen		
		Personeel	Bezoekers	TOTAAL	Personeel	Bezoekers	TOTAAL
Kinderdagverblijf	300	0,80	0,00	0,80	2,40	0,00	2,40
TOTAAL COMMERCIEEL	**300**				**2,40**	**0,00**	**2,40**

De parkeerbehoefte van deze ontwikkeling levert een parkeerbehoefte op van 72,15 parkeerplaatsen voor de woningen (waarvan 42,15 voor de bewoners en 30,00 voor de bezoekers) en 2,40 parkeerplaatsen voor het kinderdagverblijf. Dit leidt tot een totale parkeerbehoefte van 74,55 afgerond 75 parkeerplaatsen.

Stap 2: Toets dubbelgebruik

De aanwezigheidspercentages laten zien dat de parkeerbehoefte niet altijd maximaal is. Het is overbodig 75 parkeerplaatsen aan te leggen. Tijdens de werkdagnacht is er bijvoorbeeld geen bezoekersparkeren aanwezig. De parkeerbehoefte van het kinderdagverblijf beperkt zich daarnaast tot de werkdagochtend en de werkdagmiddag.

Aanwezigheidspercentages

Programma	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Koopwoningen goedkoop	50%	50%	90%	100%	80%	50%	80%	70%
Vrije sector huur middelduur - laag	50%	50%	90%	100%	80%	50%	80%	70%
Vrije sector huur middelduur - hoog	50%	50%	90%	100%	80%	50%	80%	70%
Sociale huur	50%	50%	90%	100%	80%	50%	80%	70%
Bezoekers van bewoners	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Kinderdagverblijf	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Parkeerbalans

Programma	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Koopwoningen goedkoop	0,45	0,45	0,81	0,90	0,72	0,45	0,72	0,63
Vrije sector huur middelduur - laag	5,00	5,00	9,00	10,00	8,00	5,00	8,00	7,00
Vrije sector huur middelduur - hoog	7,50	7,50	13,50	15,00	12,00	7,50	12,00	10,50
Sociale huur	8,13	8,13	14,63	16,25	13,00	8,13	13,00	11,38
Bezoekers van bewoners	3,00	6,00	24,00	0,00	21,00	18,00	24,00	21,00
Kinderdagverblijf	2,40	2,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
MAATGEVEND MOMENT	26,48	29,48	**61,94**	42,15	54,72	39,08	57,72	50,51

Dit resulteert in een maximale parkeervraag op de werkdagavond van 61,94 afgerond 62 parkeerplaatsen.

Stap 3: Toepassen mobiliteitscorrectie

Voor de koopwoningen goedkoop wordt maximaal ingezet op deelauto's: 1 per 30 woningen. Dit is al verwerkt in de parkeernorm. Voor de overige woningen is een inschatting gemaakt welk percentage van de bewoners parkeervraag vervangen kan worden door deelauto's. Er is potentie voor 2,40 deelauto's. Dit levert een afname op van 7,50 parkeerplaatsen. Per saldo zijn er 5 parkeerplaatsen minder nodig. Dit leidt tot een definitieve te realiseren aantal parkeerplaatsen van 56.84 ofwel 57 parkeerplaatsen

Programma	Percen-tages	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Potentie deelauto's									
Koopwoningen goedkoop	100%	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90
Vrije sector huur middelduur - laag	20%	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Vrije sector huur middelduur - hoog	10%	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
Sociale huur	20%	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
Totaal		**2,40**	**2,40**	**2,40**	**2,40**	**2,40**	**2,40**	**2,40**	**2,40**
Afname parkeeropgave door deelauto's									
Koopwoningen goedkoop	100%	-0,90	-0,90	-0,90	-0,90	-0,90	-0,90	-0,90	-0,90
Vrije sector huur middelduur - laag	20%	-1,30	-1,30	-2,30	-2,50	-2,00	-1,30	-2,00	-1,80
Vrije sector huur middelduur - hoog	10%	-0,80	-0,80	-1,40	-1,50	-1,20	-0,80	-1,20	-1,10
Sociale huur	20%	-1,60	-1,60	-2,90	-3,30	-2,60	-1,60	-2,60	-2,80
Totaal		**-4,60**	**-4,60**	**-7,50**	**-8,20**	**-6,70**	**-4,60**	**-6,70**	**-6,60**
PARKEEROPGAVE		24,28	27,28	**56,84**	36,35	50,42	36,88	53,42	46,31

Het aangepaste Stappenplan Parkeren is Bijlage 1 bij de regels opgenomen.

Het aangepaste Stappenplan Parkeren is Bijlage 1 bij de regels opgenomen.

Hoofdstuk 3 Juridische aspecten

3.1 Inleiding

Dit bestemmingsplan is gemaakt conform het 'Handboek bestemmingsplannen Zwolle' versie 21. Dit handboek is gebaseerd op de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen SVBP2012, zoals vastgelegd in de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012.
De regels zijn binnen de systematiek van de SVBP2012 aangepast aan de Zwolse situatie en uitgebreid met extra standaardbestemmingen, waaraan in Zwolle behoefte is. De regels van Weezenlanden - Noord, herziening 1 zijn voor zover nodig op hun beurt weer aangepast aan specifieke situaties in het plangebied van het bestemmingsplan Weezenlanden - Noord, herziening 1.

De regels van het bestemmingsplan bestaan uit de volgende hoofdstukken:

- **Hoofdstuk 1 Inleidende regels;**

- **Hoofdstuk 2 Overgangs- en slotregels.**

Gevolgd door de volgende bijlagen:

Bijlage 1 Stappenplan Parkeren

3.2 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

Hierin worden de in de regels gebruikte begrippen gedefinieerd. Ze zijn alfabetisch gerangschikt met uitzondering van de begrippen plan en bestemmingplan die als eerste zijn genoemd.

Artikel 2 Verwijzing

In dit artikel wordt aangegeven dat het bestemmingsplan Weezenlanden Noord van toepassing is.

3.3 Overgangs- en slotregels

Artikel 3 Overgangsrecht

Het overgangsrecht is vastgelegd in de vorm zoals in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voorgeschreven.

Tevens is een hardheidsclausule opgenomen in de vorm van persoonsgebonden overgangsrecht op de wijze zoals door de regering bij de totstandkoming van het Bro werd aanbevolen.

Artikel 4 Slotregel

Als laatste wordt de slotregel opgenomen. Deze regel bevat zowel de aanhalingstitel van het plan, de aanhalingstitel van de regels van het plan als de vaststellingsregel van het plan.

3.4 Bijlagen

Bijlage 1 Stappenplan Parkeren

3.5 Handboek

Dit bestemmingsplan is vervaardigd conform de richtlijnen van het 'Handboek bestemmingsplannen Zwolle' versie 23.

Hoofdstuk 4 Uitvoerbaarheid

4.1 Economische uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan omvat slechts de aanpassing van het Stappenplan Parkeren. Dit heeft geen gevolgen voor de economische uitvoerbaarheid.

4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

4.2.1 Overleg met de buurt

Gelet op het feit dat er de partiële herziening slechts een verduidelijking van het stappenplan parkeren omvat is overleg met de buurt niet nodig.

4.2.2 Uitkomsten overleg

Gelet op het feit dat er de partiële herziening slechts een verduidelijking van het stappenplan parkeren omvat is vooroverleg niet nodig.

REGELS

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

1.1 plan:
het bestemmingsplan Weezenlanden - Noord, herziening 1 met identificatienummer NL.IMRO.0193.BP22006-0003 van de gemeente Zwolle;

1.2 bestemmingsplan:
de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen;

Artikel 2 Verwijzing

Van toepassing is het bestemmingsplan Weezenlanden Noord van de gemeente Zwolle, zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 7 maart 2022, met dien verstande dat het Stappenplan Parkeren, dat als Bijlage 1 bij de regels is opgenomen, wordt herzien.

Hoofdstuk 2 Overgangs- en slotregels

Artikel 3 Overgangsrecht

3.1 Overgangsrecht bouwwerken

3.1.1 Bouwen

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

3.1.2 Afwijken

Bij een omgevingsvergunning kan eenmalig worden afgeweken van het bepaalde in artikel 3.1.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in artikel 3.1.1 met maximaal 10%.

3.1.3 Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken

Artikel 3.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

3.2 Overgangsrecht gebruik

3.2.1 Voortzetting strijdig gebruik

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

3.2.2 Verbod verandering strijdig gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in artikel 3.2.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

3.2.3 Verbod hervatting strijdig gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in artikel 3.2.1, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

3.2.4 Uitzondering op het overgangsrecht gebruik

Artikel 3.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

3.2.5 Hardheidsclausule

Voor zover toepassing van het overgangsrecht gebruik leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard voor een of meer natuurlijke personen die op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan grond en bouwwerken gebruikten in strijd met het voordien geldende bestemmingsplan, kan met het oog op beëindiging op termijn van die met het plan strijdige situatie, ten behoeve van die persoon of personen bij een omgevingsvergunning van dat overgangsrecht worden afgeweken.

Artikel 4 Slotregel

Het plan wordt aangehaald als:
bestemmingsplan Weezenlanden - Noord, herziening 1.
Deze regels worden aangehaald als:
Regels van het bestemmingsplan 'Weezenlanden - Noord, herziening 1'.
Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Zwolle in de vergadering
van .... nummer .....

P.H. Snijders, voorzitter, E. Meurs, griffier,

BIJLAGEN BIJ DE REGELS

Bijlage 1 Stappenplan Parkeren

Toepassing Parkeernormen

Afhankelijk van de omvang, de bestemming, de functie en het gebruik van het gebouw en / of het terrein, moeten er voor het parkeren of stallen van auto´s voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd conform de parkeeropgave.

Bij nieuwe planontwikkelingen in gebieden waar parkeerregulering geldig is, worden geen parkeervergunningen voor parkeren op de openbare weg verstrekt. De adressen van de planontwikkeling vallen onder de zogenaamd Nulvergunningenafspraak. Het doel van deze afspraak is te voorkomen dat gebruikers en / of bezoekers van dergelijke ontwikkelingen parkeren in het openbare gebied dat primair voor anderen bestemd is. De initiatiefnemer dient toekomstige bewoners in een nieuwe planontwikkeling hierover te informeren. Vooruitlopend op het in de toekomst mogelijk toevoegen van de gebiedsontwikkeling Weezenlanden Noord aan een parkeersector of de realisatie van een nieuwe parkeersector, wordt er nu reeds vastgelegd dat de toekomstige adressen vallen onder de Nulvergunningenafspraak.

Het bepalen van de parkeerplaatsverplichting en de invulling van deze verplichting vindt plaats op basis van onderstaande stappen.

Stap 1: Bepalen normatieve parkeerbehoefte

Gebiedstypologie

Welke parkeernormen er voor een gebied gelden begint met het bepalen van de stedelijkheidsgraad.

De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km²), kortweg OAD van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In een gebied met een hoge OAD is het aanbod - en de kwaliteit – van andere vervoerswijzen over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Daarom worden in een gebied met een hoge stedelijkheidsgraad lagere parkeernormen toegepast. Daarnaast kan een onderscheid worden gemaakt naar de stedelijke zone (centrum, schil, rest bebouwde kom,) van een gemeente.

De hoogte van de parkeernorm wordt mede bepaald door de stedelijke zone. De stedelijkheidsgraad voor de gebiedsontwikkeling Weezenlanden Noord is bepaald op sterk stedelijk. De stedelijke zone is bepaald op centrum. Op basis van deze kenmerken zijn de volgende parkeernormen bepaald.

Toepassing Parkeernormen

Onderstaande tabellen tonen de parkeernormen voor de gebiedsontwikkeling Weezenlanden-Noord, opgesplitst per functie, te beginnen met de functie 'wonen'. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar een parkeernorm voor bewoners en bezoekers.

Programma wonen		Parkeernorm Totaal	Parkeernorm Bewoners	Parkeernorm Bezoekers
Koopwoningen goedkoop	Per woning	0,33	0,03	0,30
Koopwoningen middelduur 1	Per woning	1,30	1,00	0,30
Koopwoningen middelduur 2	Per woning	1,30	1,00	0,30
Koopwoningen duur	Per woning	1,40	1,10	0,30
Vrije sector huur middelduur – 1	Per woning	0,80	0,50	0,30
Vrije sector huur middelduur – 2	Per woning	0,90	0,60	0,30
Vrije sector huur duur	Per woning	1,00	0,70	0,30
Sociale huur (zonder pp)	Per woning	0,33	0,03	0,30
Sociale huur	Per woning	0,95	0,65	0,30

De parkeernormen zijn gedifferentieerd naar type bewoning en ingedeeld op basis van het prijssegment (koop, vrije sector of sociale huur).

Prijsklasse	Koop	Vrije sector huur
Goedkoop	< €224.154	-
Middelduur 1	€ 224.154 - < €277.524	€763,47 - < €907,29
Middelduur 2	€ 277.524 - < €346.905	€907,29 - < €1.120,77
Duur	≥ €346.905-	≥ €1.120,77

Prijssegmenten prijspeil 2022 [1]

Prijsklasse	Sociale huur
Sociale huur (zonder pp)	< €763,47
Sociale huur	< €763,47

Prijspeil 2022 [2]

[1] De prijssegmenten worden jaarlijks geïndexeerd door de gemeente Zwolle. Voor de actuele bedragen wordt verwezen naar de geldende prijssegmenten. Bij de beoordeling van een aanvraag worden de geldende prijssegmenten ten tijde van het indienen van de aanvraag gehanteerd.

[2] Het prijspeil voor de sociale huur worden jaarlijks geïndexeerd door de rijksoverheid. Bij de beoordeling van een aanvraag worden het geldende prijspeil ten tijde van het indienen van de aanvraag gehanteerd

Bij de gebiedsontwikkeling Weezenlanden Noord wordt voor *goedkope koopwoningen* en *sociale huur (zonder pp)* actief ingezet op huishoudens zonder het bezit van een eigen auto. Deze huishoudens hebben geen recht tot het aanvragen van een parkeerabonnement in de te realiseren parkeergarages. Deze doelgroepen kunnen echter wel een mobiliteitsbehoefte hebben. Om te kunnen voorzien in deze mobiliteitsbehoefte wordt voor beide doelgroepen maximaal ingezet op het faciliteren van deelmobiliteit. Op basis van referentieprojecten is de gehanteerde verhouding voor deze type woningen 1:30 (1 deelauto per 30 woningen). De parkeernorm voor bewoners is daarom vastgesteld op 0.03, om zo een de realisatie van een parkeervak voor de deelauto af te kunnen dwingen. Voor bezoekers van deze huishoudens bestaat wel een parkeerbehoefte. De parkeernorm hiervoor is vastgesteld op 0.30 pp per woning, gelijk aan de andere woningtypes.

Overige functies

Voor het beoogde commercieel programma gelden de onderstaande normen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen personeel en bezoekers.

Commercieel Programma		**Parkeernorm personeel**	**Parkeernorm bezoekers**
Takeaway	per 100 m² bvo	0,40	3,60
Lunchroom	per 100 m² bvo	0,40	3,60
Bakker	per 100 m² bvo	0,26	3,04
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	0,59	0,72
Fitness	per 100 m² bvo	0,12	0,78
Kinderdagverblijf	per 100 m² bvo	0,80	0,00

Mocht er sprake zijn van functies die niet in dit document genoemd worden, dan wordt bij indiening van de aanvraag verwezen naar de meest recente CROW-kencijfers voor de daarvoor geldende parkeernorm. Op dit moment zijn die opgenomen in CROW-publicatie 381 ‘Toekomstig parkeren’. Het CROW geeft in deze publicatie op basis van de OAD en de stedelijke zone een bandbreedte met een minimum en maximum parkeernorm voor verschillende functies. Voor de woonfuncties dient de gemiddelde parkeernorm van deze bandbreedte gehanteerd te worden. Voor alle overige functies dient de minimum parkeernorm van de bandbreedte van de CROW-kencijfers gehanteerd te worden.

Bepalen parkeeropgave

Bij het bepalen van de parkeeropgave wordt onderscheid gemaakt in aandelen gebruikers en bezoekers. Gebruikers zijn de bewoners en de bedrijven die in een bouwwerk of op een terrein woonachtig of gevestigd zijn. De werkwijze om het aantal benodigde parkeerplaatsen te bepalen, is als volgt:

1. Bepaal de betreffende functie of voorziening.
2. Zoek in de betreffende tabellen op voor welke maten van schaalgrootte van de functie of voorziening kencijfers zijn opgenomen.
3. Bepaal de schaalgrootte van de gewenste functie of voorziening, druk deze uit in een maat van schaalgrootte waarvoor de kencijfers zijn opgenomen of zelf zijn af te leiden (bijvoorbeeld een oppervlakte van 3.000 m2 bvo is gelijk aan 30 eenheden van 100 m2 bvo, waarvoor de kencijfers zijn gegeven).
4. Vermenigvuldig het betreffende aantal eenheden met het kencijfer dat op basis van de ligging van toepassing is.

De uitkomst is een indicatie van het aantal benodigde parkeerplaatsen.

Stap 2: Toets dubbelgebruik

Aanwezigheidspercentages

Bij de berekening van de parkeeropgave wordt bij de ontwikkelingen van meerdere (verschillende) functies gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. Bij meerdere functies kan er namelijk sprake zijn van een verschillend patroon van tijden waarop gebruikers (bewoners, bezoekers, werknemers) aanwezig zijn. Zo is de parkeerdruk bij woningen bijvoorbeeld vooral 's avonds / nachts groot. Overdag ligt de aanwezigheid lager omdat een deel van de bewoners met de auto naar het werk gaat. Dit biedt mogelijkheden om andere functies (bijvoorbeeld een kantoor) deze ruimte te laten benutten. Zo kan dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvinden.

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

Voor het aanwezigheidspercentage per functie wordt verwezen naar de volgende tabel. Bij de woningen in het segment *koopwoningen duur* is een onderscheid gemaakt naar woningen die meedoen in het dubbelgebruik en woningen die zijn bestemd voor een doelgroep die de beschikking willen over een eigen vaste parkeerplaats. Voor de woningen met een eigen vaste parkeerplaats wordt een aanwezigheidspercentage van 100% voor alle meetmomenten gehanteerd. Bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt aangegeven welke subcategorie koopwoningen duur het betreft (duur of duur eigen parkeerplaats).

Aanwezigheidspercentages	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koopavond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Koopwoningen goedkoop	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Koopwoningen middelduur 1 en 2	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Koopwoningen duur	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Koopwoningen duur (eigen pp)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Vrije sector huur middelduur - 1	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Vrije sector huur middelduur - 2	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Vrije sector huur duur	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Sociale huur (zonder pp)	50%	50%	90%	100%	80%	50%	80%	70%
Sociale huur	50%	50%	90%	100%	80%	50%	80%	70%
Bezoekers van bewoners	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Takeaway	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	100%
Lunchroom	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	100%
Bakker	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	100%
Gezondheidscentrum	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Fitness	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	100%
Kinderdagverblijf	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

De aanwezigheidspercentages voor de takeaway, de lunchroom en de bakker zijn gebaseerd op ‘detailhandel’ uit de CROW-kencijfers. Voor de zondagmiddag is het aanwezigheidspercentage op 100% gezet; gelet op de geldende winkeltijden. Ook voor

‘fitness’ is het aanwezigheidspercentage voor zondagmiddag op 100% gezet. Het percentage bezoekers van bewoners op zaterdagavond is gelijk getrokken aan het percentage bezoekers op een werkdagavond (80%).

Voor alle andere dan de hier vermelde functies, wordt voor de te hanteren aanwezigheidspercentages verwezen naar de meeste recente CROW-kencijfers bij indiening van de aanvraag. Op dit moment zijn die opgenomen in CROW-publicatie 381 ‘Toekomstig parkeren’

Stap 3: Toepassen mobiliteitscorrectie

Door maatregelen in te zetten die bijdragen aan een lagere parkeerbehoefte, is een mobiliteitscorrectie toepasbaar. Deze correctie geldt niet voor de woningtypes met parkeernorm 0.03 voor gebruikers. De mobiliteitscorrectie wordt op de normatieve parkeerbehoefte in mindering gebracht. De initiatiefnemer dient een mobiliteitsplan op te stellen om aan te tonen hoe hij gebruik gaat maken van de mobiliteitscorrectie; de reguliere parkeerplaatsen welke benodigd zijn voor de parkeerbehoefte worden dan op een andere manier ingevuld. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de uitvoering van het mobiliteitsplan. Uitgangspunt van het mobiliteitsplan moet zijn dat er zo min mogelijk parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Bijvoorbeeld omdat een collectief van opdrachtgevers voor een woningblok de ambitie heeft om een autovrij gebied te ontwikkelen en er daarom voor kiest om geen eigen auto’s te hebben, maar gebruik te maken van gezamenlijke deelauto’s. De mobiliteitsoplossingen dienen een houdbaarheid van minimaal 10 jaar te hebben. De verantwoording van het mobiliteitsplan ligt bij de initiatiefnemer.

Dit kan door de parkeeropgave (deels) op te vangen:

- door het inzetten van deelauto’s voor bewoners;
- de inzet van duurzaam alternatief vervoer.

Ad 1: deelauto

De doelgroepen *goedkope koop* en *sociale huur (zonder pp)* kennen een bewonersparkeernorm van 0.03 parkeerplaats per woning. Deze bewoners hebben namelijk geen recht tot het aan vragen van een parkeerabonnement in de te realiseren parkeergarages. Deze doelgroepen hebben echter wel een mobiliteitsbehoefte. Om deze bewoners te kunnen voorzien in de mobiliteitsbehoefte wordt voor beide doelgroepen deelauto’s aangeboden op basis van een norm van 1 deelauto per 30 woningen. Het maximaal door de

ontwikkelaar aantal aan te vragen goedkope koopwoningen met een bewonersparkeernorm van 0.03 parkeerplaats is vastgesteld op 70 woningen. Het maximaal aantal aan te vragen sociale huur (zonder pp) woningen is vastgesteld op 55 woningen.

Voor de overige woonsegmenten is in de parkeerbalans een inschatting gemaakt hoeveel procent van de bewonersparkeervraag opgevangen kan worden door deelauto's. Hierbij geldt dat elke deelauto vijf eigen auto's vervangt. Per saldo zijn dit vier parkeerplaatsen minder. De behoefte aan deelauto's wordt door de ontwikkelaar gemonitord en kan in alle gevallen bijgesteld worden, al naar gelang de behoefte.

Het faciliteren van het deelautogebruik betekent dat het autodelen zo laagdrempelig mogelijk wordt gemaakt. Dit betekent dat:

- de deelauto's binnen of nabij de ontwikkeling beschikbaar moeten zijn
- variëteit wordt geboden in het aanbod van de deelauto's;
- gemak en flexibiliteit wordt geboden aan de gebruikers van de deelauto's;
- actief gecommuniceerd wordt over de aanwezigheid van deelauto's.

Ad 2: duurzame alternatieve mobiliteitsvoorzieningen

De parkeeropgave kan ook verminderd worden als de ontwikkeling voorziet in een groter gebruik van alternatieve vervoersmogelijkheden. Gedacht kan worden aan de inzet van elektrische deelfietsen voor bewoners of personeel en Mobility as a Service (MaaS). Dit is maatwerk per plan; de correctie op de parkeeropgave wordt in onderling overleg bepaald.

De exacte reductie hangt, naast de locatie, af van het aantal woningen en de doelgroep. De ontwikkelaar dient in het mobiliteitsplan te onderbouwen hoe de door hem bedachte mobiliteitsoplossingen in de praktijk gewaarborgd blijven en gestimuleerd worden voor een periode van minimaal 10 jaar. Dit mobiliteitsplan wordt getoetst door een adviseur mobiliteit van de gemeente Zwolle.

Stap 4: Gebruik van bestaande parkeervoorziening

De voorgaande stappen resulteren in een parkeerbalans met daarbij de parkeeropgave per dagdeel, uitgesplitst naar gebruikers en bezoekers. Dit maakt het mogelijk in de locatie van de parkeeroplossing te differentiëren naar gebruikers, bezoekers en een combinatie van beide. Om de bestaande parkeerplaatsen in de stad zo goed mogelijk benutten, kan de parkeeropgave ook ingevuld worden met andere parkeerplaatsen.

Gemeente, provincie, corporatie en ontwikkelaar komen zijn daarom overeengekomen om voor het bezoekersparkeren van Weezenlanden-Noord (maximaal 110 plaatsen) buiten kantooruren de aanwezige capaciteit op het parkeerterrein van de provincie (capaciteit: 280 plaatsen) te benutten. Deze wens sluit aan op de bestaande overeenkomst die gemeente en provincie al hebben over het openstellen van dit parkeerterrein buiten kantooruren.

Andersom biedt Weezenlanden-Noord ook mogelijke parkeerruimte voor de provincie. Binnen de gebiedsontwikkeling worden twee parkeergarages gerealiseerd. De oostelijke parkeergarage wordt voor iedereen openbaar toegankelijk (betaald parkeren). Uit de parkeerbalans blijkt dat op werkdagen overdag in deze parkeergarage restcapaciteit beschikbaar is voor werknemers en bezoekers van de provincie. Op deze manier wordt efficiënt gebruik gemaakt van de (toekomstige) parkeercapaciteit in de omgeving.

Fasering

De gebiedsontwikkeling wordt in fases gerealiseerd. Gaandeweg zullen de huidige parkeerplaatsen verdwijnen en komen er nieuwe parkeerplaatsen bij. Dit betekent dat er per fase voldoende aanbod van parkeerplaatsen moet zijn voor de op dat moment geldende parkeervraag. Dit kunnen ook tijdelijke parkeerplaatsen zijn.

Concreet betekent dit dat in de eerste fase de parkeeropgave wordt berekend, zoals hierboven beschreven. Vervolgens wordt getoetst of er voldoende parkeerplaatsen zijn. In de daaropvolgende fases wordt per fase de nieuwe parkeeropgave berekend over het totaal van dat moment en wordt opnieuw getoetst. Deze redenatie geldt ook voor het totaal aantal aan te vragen goedkope koopwoningen en sociale huur (zonder pp) met een bewonersparkeernorm van 0,03 parkeerplaats per woning. Ontwikkelaar dient per fase aan te geven hoeveel woningen hij voor deze doelgroepen heeft gerealiseerd en hoeveel nog resteren.

- Fase 1: berekening parkeeropgave en toetsing Fase 1
- Fase 2: berekening parkeeropgave en toetsing Fase (1+2)
- Fase 3: berekening parkeeropgave en toetsing Fase (1+2+3)

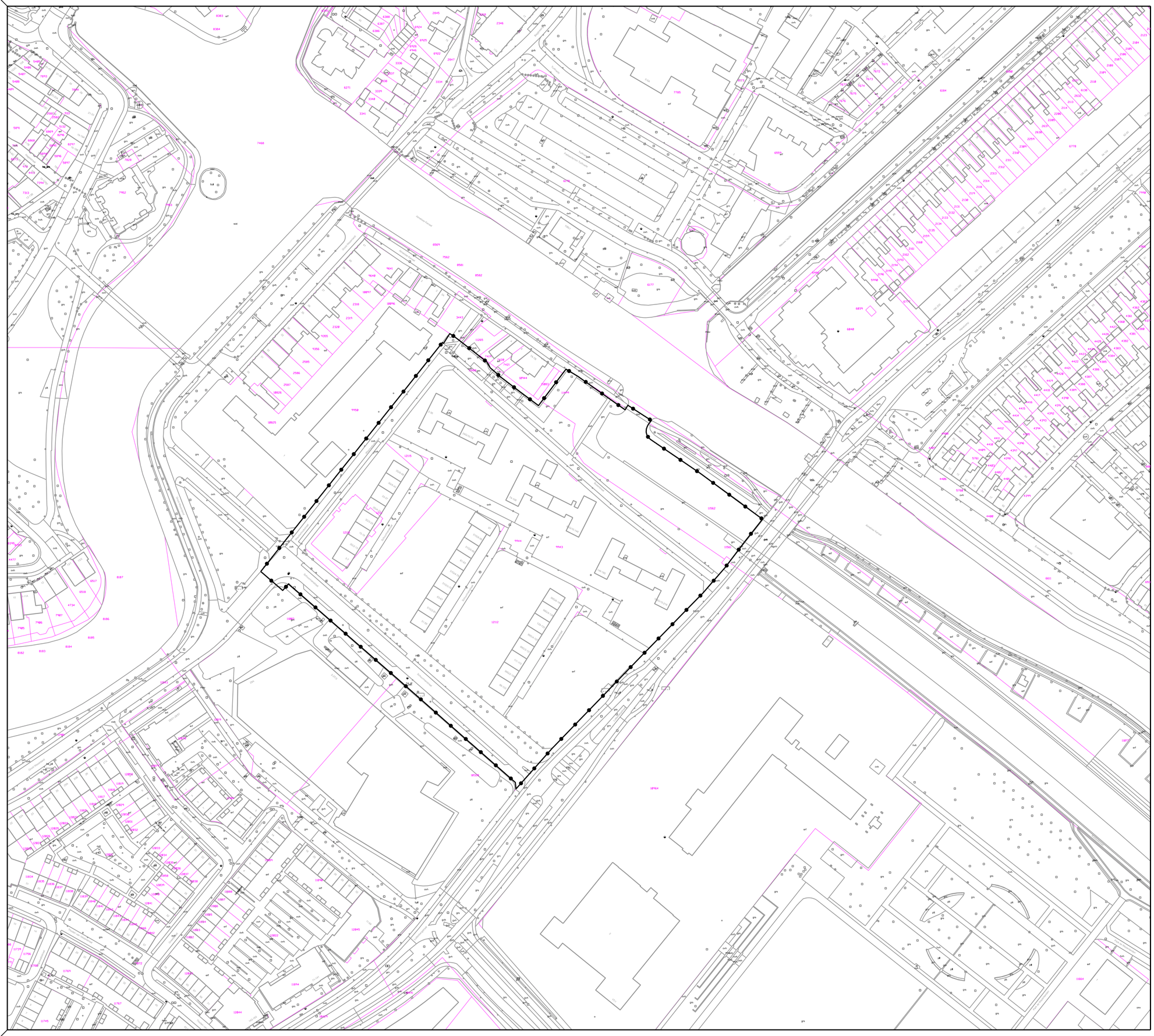
De ontwikkelaar dient daarnaast in gezamenlijkheid met de gemeente bij elke wijziging van het programma en indiening van een aanvraag van een omgevingsvergunning de parkeerbalans te actualiseren. Dit wordt getoetst door een adviseur mobiliteit van de gemeente Zwolle. Op deze manier wordt gewaarborgd dat bij elke fase van de gebiedsontwikkeling voldoende parkeercapaciteit aanwezig is.

Openbaarheid parkeerplaatsen

Eén van de voorwaarden voor het toepassen van een lagere parkeernorm, zoals boven is beschreven, is dat de parkeerplaatsen in de oostelijke parkeergarage openbaar toegankelijk moeten worden gemaakt en openbaar moeten blijven. Het project draagt daarmee bij aan het realiseren van de doelstelling van efficiënt ruimtegebruik, doordat maximaal dubbelgebruik mogelijk wordt. Als gevolg van de ontwikkeling worden circa 120 parkeerplaatsen aan het openbaar gebied onttrokken. Circa de helft is bezoekersparkeren van de huidige 180 appartementen. Deze zijn inbegrepen in de bezoekersparkeerplaatsen voor de nieuwe appartementen. De overige 60 parkeerplaatsen worden gebruikt door bezoekers in de directe omgeving van het plangebied. Deze parkeerders dienen toegang te kunnen krijgen tot de nieuw te realiseren parkeervoorziening. In de nieuwe parkeervoorziening dienen op het maatgevende moment voor deze bezoekers (werkdag overdag) deze 60 parkeerplaatsen beschikbaar te zijn. De parkeergarage bedient dan behalve de bewoners ook de bezoekers van het complex, maar kan ook voor een deel voorzien in de parkeervraag van de directe omgeving en de binnenstad. Gelet hierop is in de gebruiksregels van het bestemmingsplan (artikel 13) opgenomen dat de parkeerplaatsen in de oostelijke parkeergarage openbaar toegankelijk moeten blijven

Afwijkingsmogelijkheden

De initiatiefnemer dient het stappenplan te volgen voor de berekening van de parkeeropgave en het bepalen van de parkeeroplossing. Het is op grond van artikel 16.4 van de regels van het bestemmingsplan toegestaan de parkeeropgave op een andere manier op te lossen, als toekomstige ontwikkelingen in het gebied daartoe aanleiding geven. Kaderstellend hierbij zijn de maximale loopafstanden zoals die zijn opgenomen in de “Regeling Parkeernormen 2016, versie 2021”. Indien deze regeling wordt gewijzigd, moet rekening worden gehouden met deze wijziging. Daarnaast moet voldaan worden aan de eis van openbaarheid.



LEGENDA

Plangebiedgrens

VERKLARING

topografische gegevens van de bestaande bebouwing met huisnummers

kadastrale grenzen en perceelnummers

kadastrale sectiegrens

Bronhouder:		Schaal:	Formaat:	Bestandsnaam:
Gemeente Zwolle		1 : 1000	A1	BP22006-0003.pdf
Plantjurist:	Getekend door:	Datum:	Bladnr.	Vaststellingsstuk#:
J. vd Berg	J.F.G. Grobbe	23-05-2023	1 van 1	vb_NL.IMRO.0193.BP22006-0003.pdf

N

Bestemmingsplan Weezenlanden - Noord,

herziening 1

NL.IMRO.0193.BP22006-0003

Vastgesteld

ruimte op orde

Gemeente Zwolle Ruimtelijke Planvorming | Lubeckplein 2 | 8017 JZ Zwolle | Postbus 10007 | 8000 GA Zwolle | 038-498 9111

Zwolle