

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Slokker Vastgoed

Parkeerbalans woningbouw Schuttevaerkade Zwolle

Datum	3 april 2020
Kenmerk	006482.20200401.N1.02
Eerste versie	1 april 2020

1 Inleiding

Slokker Vastgoed is voornemens de bestaande kantorenlocatie aan de Schuttevaerkade 80 – 88 in Zwolle te transformeren tot in totaal 102 wooneenheden (zie figuur 1.1 voor de ligging van de ontwikkellocatie). Het project omvat 60 appartementen, 15 penthouses, 7 grondgebonden woningen en 20 sociale koopappartementen en een commerciële plint. In totaal worden 103 parkeerplaatsen in een halfverdiepte parkeerkelder gerealiseerd. Slokker Vastgoed heeft Goudappel Coffeng BV verzocht de parkeerbalans voor de geplande ontwikkeling op te stellen. In voorliggende notitie wordt het resultaat beschreven.



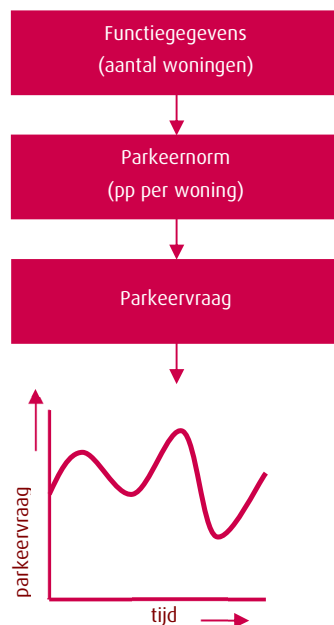
Figuur 1.1: Ligging ontwikkellocatie (bron ondergrond: Cyclomedia)

2 Gemeentelijke parkeernormering

2.1 Aanpak

Voor de geplande ontwikkeling in Zwolle is de parkeervraag bepaald met behulp van de gemeentelijke parkeernormen. De gemeente Zwolle heeft haar parkeerbeleid beschreven in de 'Regeling parkeernormen 2016' (datum inwerkingtreding: 29-09-2016). De parkeervraag is berekend door het aantal woningen dat wordt gerealiseerd te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per woning).

Bij woningen kan daarbij onderscheid worden gemaakt tussen bewoners en bezoekers, die niet op alle momenten van de week een even grote parkeervraag genereren. De bewoners kennen de hoogste parkeervraag gedurende de nacht, terwijl het maatgevende moment voor de bezoekers van de woningen de zaterdagavond is. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. De parkeerplaatsen die worden gerealiseerd bij de ontwikkeling kunnen door verschillende parkeerders (doelgroepen) worden gebruikt. Dit wordt ook wel dubbelgebruik van parkeerplaatsen genoemd. Met de aanwezigheidspercentages worden de mogelijkheden van dit dubbelgebruik bepaald. In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd.



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

De parkeerbalans ontstaat door de berekende parkeervraag af te zetten tegen het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd.

Voor de commerciële voorzieningen in de plint worden geen parkeerplaatsen gerealiseerd. Het is de bedoeling vanuit de ontwikkelaar dat zich in de commerciële ruimten functies vestigen die geen parkeerbehoefte hebben.

2.2 Uitgangspunten

Functieprogramma

Het beoogde functieprogramma is per e-mail door Slokker Vastgoed opgegeven. Het functieprogramma bestaat uit in totaal 102 wooneenheden verdeeld over verschillende type woningen. In tabel 2.1 is het woningbouwprogramma naar woningtypen gepresenteerd. De onderverdeling tussen goedkoop, midden en dure woningen is overeenkomstig met het prijssegment conform het gemeentelijke parkeerbeleid.

gebouw	woningaantallen			
	goedkoop	midden	duur	totaal
a. appartementen	-	6	21	27
b. appartementen	-	-	8	8
b. stadswoningen	-	-	4	4
c. appartementen	-	10	14	24
d. appartementen	20	-	-	20
e. appartementen	-	11	5	16
f. stadswoningen	-	-	3	3
totaal	20	27	55	102

Tabel 2.1: Woningaantallen verdeeld naar woningtypen¹

Ten behoeve van de woningen worden 103 parkeerplaatsen gerealiseerd. De woningbouw vindt plaats op de locatie van een bestaand kantoorpand met een omvang van 5.400 m² bvo en een parkeerterrein met 90 parkeerplaatsen. Het gebouw wordt gesloopt waardoor de functie en daarmee de bijbehorende parkeervraag komt te vervallen. Op basis van de omvang van het kantoor bedroeg de parkeervraag 84 parkeerplaatsen (1,55 ppl per 100 m² bvo). Het parkeerterreinen met 90 parkeerplaatsen was dus voldoende om de volledige parkeervraag op te vangen.

Gemeentelijke parkeernormen

In de 'Regeling Parkeernormen 2016' heeft de gemeente Zwolle haar parkeernormen opgenomen. De parkeernormen dienen als toetsingskader voor vastgoed ontwikkelingen, bestemmingsplannen en omgevingsvergunning en in de gemeente Zwolle. Met behulp van de parkeernormen wordt de omvang van de parkeeropgave inzichtelijk gemaakt. Dit betreft het benodigd aantal parkeerplaatsen waarin moet worden voorzien op het eigen terrein (op of onder de grond of in, op of onder de bouwwerken behorende bij het plan) op basis van het gebruik van het terrein, het plan en/of het bouwwerk. De parkeeropgave wordt bepaald op basis van de parkeerkencijfers² van CROW³. Binnen de gemeentelijke parkeernormen is onderscheid

¹ Bron: Opgave m2 meter + slaapkamers en segmentering Schuttevaerkade.pdf ontvangen per e-mail d.d. 3 maart 2020.

² CROW publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren (December 2018).

³ CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

gemaakt naar de ligging ten opzichte van het centrum. De ontwikkellocatie is conform de kaart 'locatie en stedelijkheidsgraad' van de gemeente Zwolle (d.d. 05-04-2016) gelegen in 'schil centrum' en in sterk stedelijk gebied. Binnen deze categorie is een bandbreedte beschikbaar. Conform het gemeentelijke parkeerbeleid wordt uitgegaan van de gemiddelde kencijfers in de bandbreedte. Samengevat zijn de gemeentelijke parkeernormen bepaald op basis van de volgende uitgangspunten:

- sterk stedelijk gebied;
- schil centrum;
- gemiddelde kencijfers binnen de bandbreedte.

In tabel 2.2 zijn de gemeentelijke parkeernormen naar woningtypen gepresenteerd.

type functie	parkeernorm*	eenheid
koop, appartement, duur	1,6	ppl per woning
koop, appartement, midden	1,5	ppl per woning
koop, appartement, goedkoop	1,3	ppl per woning
koop, huis, tussen/hoek	1,6	ppl per woning

* Waarvan aandeel bezoek 0,3 parkeerplaats per woning.

Tabel 2.2: Gemeentelijke parkeernormen per woningtype

Aanwezigheidspercentages

Bij het bepalen van de parkeeropgave wordt onderscheid gemaakt in aandelen gebruikers en bezoekers, zoals ook weergegeven in de te hanteren gemeentelijke parkeernormen. Gebruikers zijn de bewoners en de bedrijven die in een bouwwerk of op een terrein woonachtig of gevestigd zijn. Wanneer er gerekend wordt met meerdere functies met afwijkende aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met meervoudig gebruik, mits aannemelijk is dat dat in de praktijk ook als zodanig zal functioneren. Dat is bij bewoners en bezoeker aan de woningen het geval. In tabel 2.3 staan de gehanteerde aanwezigheidspercentages gepresenteerd, welke afkomstig zijn uit CROW publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren).

	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	koopavond	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

Tabel 2.3: Gehanteerde aanwezigheidspercentages (bron: CROW publicatie 381)

2.3 Resultaat gemeentelijke parkeerbalans

Aan de hand van het functieprogramma, de gehanteerde parkeernormen en aanwezigheidspercentages is de gemeentelijke parkeerbalans opgesteld. Uitgangspunt is dat de bezoekers van de woningen parkeren in de openbare ruimte en maken derhalve geen onderdeel uit van de parkeerbalans op eigen terrein. Dit heeft de ontwikkelaar afgestemd met de gemeente Zwolle.

Het resultaat van de parkeerbalans is opgenomen in tabel 2.4.

woningtype	omvang	doelgroep	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
koop, appartement, goedkoop	20	bewoners	20,0	10,0	10,0	18,0	20,0	16,0	12,0	16,0	14,0
koop, appartement, midden	27	bewoners	32,4	16,2	16,2	29,2	32,4	25,9	19,4	25,9	22,7
koop, appartement, duur	48	bewoners	62,4	31,2	31,2	56,2	62,4	49,9	37,4	49,9	43,7
koop, huis, tussen/hoek	7	bewoners	9,1	4,6	4,6	8,2	9,1	7,3	5,5	7,3	6,4
totaal	102	bewoners	124	62	62	112	124	99	74	99	87
parkeeraanbod			103	103	103	103	103	103	103	103	103
overschot/tekort			-21	41	41	-9	-21	4	29	4	16
bezoek woningen	102	bezoek	31	3	6	24	0	21	18	31	21

Tabel 2.4: Parkeervraag conform gemeentelijke parkeerbeleid

Uit tabel 2.4 blijkt dat het maatgevende moment van de ontwikkeling voor bewoners de werkdagnacht is met een totale afgeronde parkeervraag van 124 parkeerplaatsen. Op de meeste momenten in de week is het parkeeraanbod in de kelder (103 parkeerplaatsen) voldoende om de parkeervraag op te vangen. Op het maatgevende moment bedraagt de resterende parkeervraag, op basis van het parkeeraanbod, 21 parkeerplaatsen. De bezoekers van de woningen genereren een maatgevende parkeervraag van 31 parkeerplaatsen op de zaterdagavond welke worden opgevangen in de openbare ruimte.

3 Specifieke eigenschappen ontwikkeling

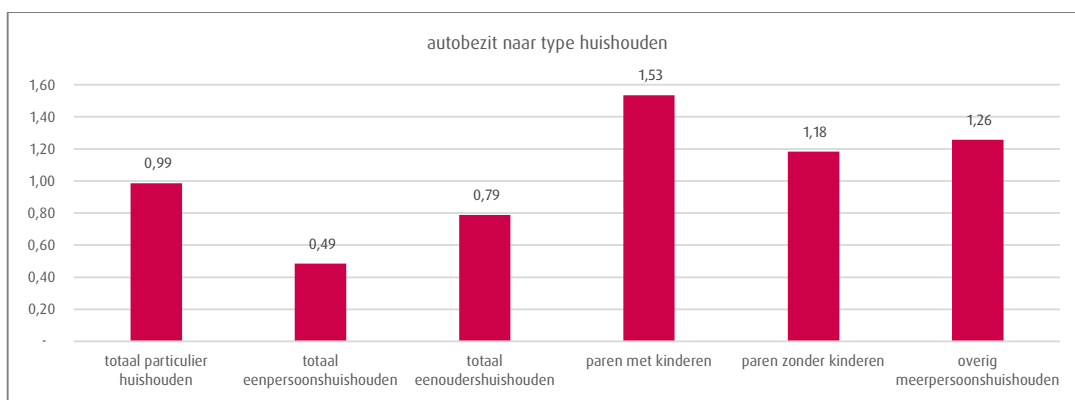
Bij de woningbouwontwikkeling aan de Schuttevaerkade is sprake van een specifieke doelgroep. Meerdere woningen binnen het bouwplan beschikken over één slaapkamer en zijn relatief klein. Het is dus aannemelijk dat de huishoudens die hierin gaan wonen van beperkte omvang zijn; gezinnen met kinderen gaan zich er niet huisvesten.

De verwachting is dat de specifieke doelgroepen van deze appartementen een lager dan gemiddeld autobezit hebben. Omdat de gemeentelijke parkeernorm uitgaat van een gemiddelde situatie, is binnen deze studie onderzocht wat het effect is van de specifieke doelgroep op de parkeervraag. In de analyse is gebruik gemaakt van cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

Tevens is de ontwikkelaar voornemens om deelauto's te stallen bij de ontwikkeling. Dit heeft effect op het autobezit van de bewoners. Het effect van dit mobiliteitsconcept op het autobezit wordt binnen dit hoofdstuk onderzocht. De OV-bereikbaarheid van de ontwikkellocatie en de beschikbare gemeenschappelijke fietsvoorzieningen worden daarbij ook in beschouwing genomen.

3.1 Autobezit naar type huishouden

Om het autobezit voor verschillende typen huishoudens te analyseren, is gebruik gemaakt van op gegevens van CBS Statline: 'Huishoudens in bezit van auto of motor; huishoudkenmerken, 2015'. Figuur 3.1 geeft het gemiddelde aantal auto's per type huishouden weer, op basis van CBS Statline. Bij deze analyse is aangenomen dat het aantal huishoudens dat drie of meer auto's bezit, gemiddeld drie auto's bezit.



Figuur 3.1: Autobezit per huishouden per type huishouden (CBS 2015)

Figuur 3.1 laat zien dat de huishoudsamenstelling van grote invloed is op het gemiddelde autobezit. Gezinnen gaan zich doorgaans niet vestigen in kleine woningen. Kleinere woningen zijn aantrekkelijk voor één- en tweepersoonshuishoudens. De te realiseren woningen met één slaapkamer zijn derhalve geschikt voor één- en tweepersoonshuishoudens. Bij deze specifieke doelgroep⁴ is het gemiddelde autobezit 80% van het gemiddelde autobezit per huishouden (0,79 auto per huishouden ten opzichte van 0,99 auto per huishouden).

Uitgaande van de doelgroep 'één- en tweepersoonshuishoudens' van de appartementen met één slaapkamer, bedraagt de parkeervraag van bewoners 80% van de parkeervraag conform de gemeentelijke parkeernormen. In totaal gaat het om 48 appartementen verdeeld over de verschillende prijssegmenten.

3.2 Mobiliteitsconcept

Slokker Vastgoed is voornemens om elektrische deelauto's te stallen bij de woningontwikkeling. Het principe van autodelen is dat meerdere mensen gebruik maken van dezelfde auto. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten. Verschillende onderzoeken⁵ zijn beschikbaar naar de effecten van autodelen op het autobezit. Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerbehoefte van bewoners met 15% tot 30% gereduceerd kan worden ten gevolge van het stallen van deelauto's. Momenteel hanteren de aanbieders van deelauto's, waaronder We Drive Solar, veelal de volgende uitgangspunten: per 30 woningen wordt 1 deelauto aangeboden, waarbij elke deelauto 5 eigen auto's vervangt. Uitgaande van de geschiktheid van dit mobiliteitsconcept voor de appartementen en stadswoningen, leidt tot het stallen van 3 ($102 / 30$) deelauto's, die gezamenlijk 15 (5×3) eigen auto's vervangen. Per saldo daalt, zonder toepassing van dubbelgebruik van de parkeerplaatsen, de parkeervraag met 12 ($15 - 3$) parkeerplaatsen.

Het faciliteren van het deelautogebruik betekent dat het autodelen zo eenvoudig mogelijk wordt gemaakt. Dit betekent onder meer dat:

- de deelauto's binnen de ontwikkeling (op eigen terrein) 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, bijvoorbeeld door een huismeester die praktische zaken regelt in geval van pech, onderhoud en schoonmaken.

⁴ Onder 1- tot 2-persoonshuishoudens kunnen de categorieën 1-persoonshuishouden en paren zonder kinderen vallen. Het gewogen gemiddelde van deze categorieën is gehanteerd om het gemiddelde autobezit te bepalen.

⁵ - CROW/KpVV, Factsheet 5 argumenten voor autodelen, 2016.
- Planbureau voor de Leefomgeving, Effecten van autodelen op mobiliteit en CO2-uitstoot, 2015.
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Mijn auto, jouw auto, onze auto – Deelautogebruik in Nederland: omvang, motieven en effecten, december 2015.

OV-bereikbaarheid

Bij een goede OV-bereikbaarheid van een locatie zullen bewoners (en wellicht bezoekers) sneller geneigd zijn het openbaar vervoer te kiezen boven de auto, waardoor het autobezit en -gebruik kan afnemen. Op circa 7 minuten fietsen is het NS-station van Zwolle gevestigd waar vanuit de steden Groningen, Leeuwarden, Utrecht en Deventer goed bereikbaar zijn. Tevens is op circa 400 meter loopafstand de bushalte 'Katwolderplein/Centrum' gelegen. Vanaf deze bushalte rijdt in de spits 4 keer per uur een bus naar Apeldoorn.

De ontwikkellocatie is hierdoor goed ontsloten met het openbaar vervoer. Dit is passend bij de gebiedsindeling van Zwolle (conform de gemeentelijke parkeernormering) waarbij de locatie is gelegen in de schil van het centrum. Hierbij is rekening gehouden met het goede aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen zoals het openbaar vervoer.

Fietsenstallingen en mobiliteitsvisie Zwolle

De ontwikkelaar heeft als doel van het bouwplan geformuleerd: het stimuleren van fietsen. In het ontwerp zijn meerdere fietsenstallingen opgenomen. De fietsenbergingen worden zoveel mogelijk in de plinten van de appartementenblokken opgelost. Op deze wijze sluit de ontwikkelaar aan bij de gemeentelijke 'Mobiliteitsvisie 2020 – 2030'. De gemeente Zwolle gaat het fietsen en wandelen aantrekkelijker maken. Daarmee blijft de stad voor alle vervoersmiddelen beter bereikbaar. Het openbaar vervoer en de fiets als concurrent voor de auto, zowel in reistijd als in de kwaliteit van het vervoer. Zowel bij de (her)inrichting van de buitenruimte als bij nieuwbouwprojecten ontwerpt de gemeente vanuit de voetganger en fietser. Hierbij wordt het STOP-principe gehanteerd: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer en Privé-vervoer. De ambitie van Zwolle is om innovatieve oplossingen in te zetten als bijdrage aan het oplossen van mobiliteitsvraagstukken.

De ontwikkelaar wil door middel van de te realiseren fietsenstallingen het fietsgebruik, en daarmee het gebruik van een duurzame mobiliteitsvorm, bij de ontwikkeling actief stimuleren. Kwalitatief hoogwaardige en makkelijk toegankelijke fietsenstallingen onderschrijven het effect van de verlaging van het autobezit door het aanbieden van het mobiliteitsconcept.

3.3 Resultaat parkeerbalans specifieke eigenschappen ontwikkeling

Uitgegaan wordt van het stallen van 3 deelauto's, die 15 eigen auto's van de bewoners vervangen. Daarnaast wordt ervan uitgegaan dat 48 appartementen met één slaapkamer enkel geschikt zijn voor 'één- en tweepersoonshuishoudens'. De resulterende berekening van de parkeerbalans is opgenomen in tabel 3.1.

woningtype	omvang	doelgroep	correctie factor	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
koop, appartement, goedkoop	20	bewoners	0,8	8,0	8,0	14,4	16,0	12,8	9,6	12,8	11,2
koop, appartement, midden	27	bewoners	0,8	13,0	13,0	23,3	25,9	20,7	15,6	20,7	18,1
koop, appartement, duur	47	bewoners		30,6	30,6	55,0	61,1	48,9	36,7	48,9	42,8
koop, appartement, duur (1 slaapkamer)	1	bewoners	0,8	0,5	0,5	0,9	1,0	0,8	0,6	0,8	0,7
koop, huis, tussen/hoek	7	bewoners		4,6	4,6	8,2	9,1	7,3	5,5	7,3	6,4
stallen deelauto's				3	3	3	3	3	3	3	3
afname parkeervraag door deelauto's				-7,5	-7,5	-13,5	-15	-12	-9	-12	-10,5
totaal	102	bewoners		52	52	91	101	82	62	82	72
parkeeraanbod				103	103	103	103	103	103	103	103
overschot/tekort				51	51	12	2	21	41	21	31

Tabel 3.1: Resultaat parkeerbalans inclusief autobezit specifieke doelgroep en stallen deelauto's

Het autobezit van de doelgroep 'één- en tweepersoonshuishoudens' en het stallen van 3 deelauto's resulteert in een maatgevende parkeervraag van 101 parkeerplaatsen op een werkdagnacht. Een parkeeraanbod van 103 parkeerplaatsen in de onder gelegen kelder resulteert in een sluitende parkeerbalans. Kortom, er worden voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd om de parkeervraag van de ontwikkeling op te vangen.

In de directe omgeving van de ontwikkellocatie is een betaald parkeren regime van kracht. Tevens komen de bewoners niet in aanmerking voor een parkeervergunning omdat wordt afgeweken van de gemeentelijke parkeernorm. Bewoners gaan derhalve niet op straat staan waardoor er geen parkeeroverlast in de wijk ontstaat. De bewoners weten dit bij de koop van de woning en dus wordt er een bewuste keuze gemaakt.

4 Conclusies

Uit het gehouden onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Ten behoeve van de ontwikkeling wordt een parkeerkelder gerealiseerd met een aanbod van 103 parkeerplaatsen.
- Op basis van de gemeentelijke parkeernormering hebben de bewoners van de woningen een maatgevende parkeervraag van 124 parkeerplaatsen tijdens een werkdagnacht. Dit resulteert in een resterende parkeervraag van 21 parkeerplaatsen.
- De bezoekers van de woningen genereren, op basis van de gemeentelijke parkeernormering, een maatgevende parkeervraag van 31 parkeerplaatsen op de zaterdagavond welke worden opgevangen in de openbare ruimte.
- Het autobezit van de doelgroep 'één- en tweepersoonshuishoudens' en het stallen van 3 deelauto's resulteert in een maatgevende parkeervraag van 101 parkeerplaatsen op een werkdagnacht. De realisatie van 103 parkeerplaatsen resulteert derhalve in een sluitende parkeerbalans.