Zwolle

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Zwolle

Nr. 131305

27 maart

2025

Regeling Parkeernormen Zwolle

Toetsingskader voor vastgoedontwikkelingen, omgevingsplan wijzigingen en omgevingsvergunningen in de gemeente Zwolle

Paragraaf 1. Definities

Artikel 1. Definities

In deze Regeling wordt verstaan onder:

a. *Aanvrager*: degene die een plan tot uitvoering wil brengen dat gevolgen heeft voor de parkeeropgave, en waarvoor al dan niet een omgevingsvergunning dient te worden aangevraagd, zoals bedoeld in artikel 5.1 Omgevingswet.

b. *Parkeeropgave*: het benodigd aantal parkeerplaatsen waarin moet worden voorzien op basis van het gebruik van het terrein, het plan en/of het bouwwerk.

c. *Eigen terrein*: het terrein (op of onder de grond of in, op of onder de bouwwerken behorende bij het plan) en/of het bouwwerk dat de aanvrager in eigendom of in gebruik heeft en waarover hij kan beschikken en die bij het plan en/of het bouwwerk horen.

d. *Parkeervergunningengebied*: het gebied waarbinnen het parkeren is gereguleerd op basis van de Parkeerverordening 2016 en de Regeling Parkeervergunningen 2024 en wijzigingen daarop.

e. *Historische binnenstad*: het gebied begrensd door de Stadsgracht, Schuttevaerhaven en Achtergracht (zoals aangegeven op de kaart in bijlage 2).

f. *POET-lijst*: Parkeren Op Eigen Terrein-lijst, waarop adressen staan vermeld die beschikken over parkeergelegenheid op eigen terrein of waarvoor een nul vergunningenafspraak is gemaakt.

g. *Parkeerkencijfers CROW*: de op het moment van beslissen op de aanvraag van de omgevingsvergunning geldende CROW-kencijfers.

h. *Invloedgebied*: wanneer het plan gelegen is buiten het parkeervergunningengebied is het invloedgebied het gebied rondom een plan dat wordt begrensd op basis van acceptabele loopafstanden behorende bij de functie van het plan. Wanneer het plan gelegen is binnen een parkeervergunningengebied, is het invloedgebied voor de gebruikers gelijk aan de parkeersector en voor de bezoekers aangevuld met acceptabele loopafstanden.

Paragraaf 2. Parkeeropgave Zwolle

Artikel 2. Toepassingsbereik

Deze paragraaf is van toepassing op het grondgebied van de gemeente Zwolle, met uitzondering van het gebied dat op de kaart in bijlage 2 is aangeduid als Spoorkwartier.

Artikel 3. Bepalen parkeeropgave

3.1 Er moet, afhankelijk van de omvang, de toegekende functie en de toegelaten activiteiten ten aanzien van gebruik van het gebouw en/of het terrein, ten behoeve van het parkeren of stallen van auto´s parkeerruimte op het eigen terrein worden aangelegd conform de parkeeropgave.

3.2 De parkeeropgave wordt bepaald op basis van de Parkeerkencijfers CROW en de in Bijlage 1 en Bijlage 2 opgenomen indeling. Een berekening die resulteert in een getal met een decimaal, wordt bij een decimaal van 4 of lager afgerond naar hetzelfde getal en bij een decimaal hoger dan 4 afgerond naar het eerstvolgende getal.

3.3.1 De parkeeropgave wordt als volgt bepaald:

a. Door toepassing van het gemiddelde in de bandbreedte van de Parkeerkencijfers CROW. Het realiseren van meer parkeerruimte is toegestaan tot aan de bovengrens die in de bandbreedte van de Parkeerkencijfers CROW is aangegeven. Afwijking van de bovengrens kan indien het voldoen aan die regel door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit;

b. Door onderscheid te maken in aandelen gebruikers en bezoekers. Gebruikers zijn de bewoners en de bedrijven die in een bouwwerk of op een terrein woonachtig of gevestigd zijn;

c. Er wordt rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in de Parkeerkencijfers CROW;

d. Bij een wijziging van de functie of een wijziging van de gebruiksactiviteit wordt er rekening gehouden met de parkeeropgave die aan de/het te vervallen functie/gebruik kan worden toegeschreven, gerekend naar het maatgevend moment voor de nieuwe situatie, op basis van de huidige Parkeerkencijfers CROW. Voorwaarde daarbij is dat die functie/het gebruik in de laatste twee jaren vóór de datum van aanvraag omgevingsvergunning in de praktijk aanwezig was. Voor het bepalen van de parkeeropgave van de nieuwe situatie wordt de

parkeeropgave gerelateerd aan de/het vervallen functie/gebruik verrekend met de parkeeropgave voor de nieuwe situatie.

3.3.2 De parkeeropgave kan naar beneden worden bijgesteld als voldoende gemotiveerd en onderbouwd is dat het realiseren van de berekende parkeeropgave en/of de laad- of losruimte niet of slechts gedeeltelijk noodzakelijk is.

3.4 Als voldoende aannemelijk is gemaakt dat het feitelijk of in redelijkheid onmogelijk dan wel onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voorzien in de parkeeropgave op eigen terrein, kan worden afgeweken van de verplichting om de parkeeropgave (volledig) op eigen terrein te realiseren:

3.4.1. voor het aandeel gebruikers:

a. binnen het parkeervergunningengebied indien zich één of meerdere van de onderstaande situaties voordoen:
   1. aan de gebruiker een (of meerdere) parkeervergunning(en) verleend kan (kunnen) worden voor de parkeeropgave, omdat het maximaal aantal uit te geven parkeervergunningen van de parkeersector niet is of door toevoeging van het plan wordt bereikt; en/of
   2. indien op een andere wijze in de parkeeropgave is voorzien binnen het invloedgebied voor gebruikers, alleen onder de voorwaarde dat het adres/de adressen op de POET-lijst wordt/worden geplaatst; en/of
   3. indien op een andere wijze in de parkeeropgave is voorzien buiten het invloedgebied, voor zover deze andere wijze is gelegen binnen het gebied rondom het plan dat wordt begrensd op basis van acceptabele loopafstanden behorende bij de functie van het plan. De parkeeropgave moet in dat geval worden opgelost in een parkeeraccommodatie of op een andere wijze, voor zover deze andere wijze niet is gelegen in de openbare ruimte. Hieraan kan alleen toepassing worden gegeven onder de voorwaarde dat het adres/de adressen op de POET-lijst wordt/worden geplaatst.

b. buiten het parkeervergunningengebied indien zich één of meerdere van de onderstaande situaties voordoen:
   1. als gevolg van de parkeeropgave de parkeerdruk in de openbare ruimte binnen het invloedgebied door het plan onder de 80% is en blijft; en/of
   2. indien op een andere wijze, anders dan in de openbare ruimte, in de parkeeropgave is voorzien binnen het invloedgebied.

3.4.2. voor het aandeel bezoekers:

a. binnen het parkeervergunningengebied, indien op een andere wijze in de parkeeropgave is voorzien binnen het invloedgebied;
b. buiten het parkeervergunningengebied indien zich een of meerdere van de onderstaande situaties voordoen:
   1. als gevolg van de parkeeropgave de parkeerdruk in de openbare ruimte binnen het invloedgebied voor bezoekers onder de 80% is en blijft, en/of
   2. op andere wijze in de parkeeropgave is voorzien binnen het invloedgebied voor bezoekers.

3.5. Van het bepaalde in de voorgaande artikelen kan worden afgeweken als het voldoen aan de parkeeropgave voor plannen die zijn gelegen in de historische binnenstad en waarvan de parkeeropgave voor het gehele plan maximaal twee parkeerplaatsen bedraagt, op overwegende bezwaren stuit. De afwijking wordt alleen verleend onder de voorwaarde dat het adres/de adressen op de POET-lijst worden geplaatst.

Paragraaf 3. Parkeeropgave Spoorkwartier

Artikel 4. Toepassingsbereik

Deze paragraaf is van toepassing op het gebied dat op de kaart in bijlage 2 is aangeduid als Spoorkwartier.

Artikel 5. Bepalen parkeeropgave auto

5.1 De parkeeropgave wordt uitsluitend gerealiseerd in openbare parkeervoorzieningen in parkeergarages en mobiliteitshubs binnen het invloedgebied.

5.2 De parkeeropgave wordt als volgt bepaald:

a. op basis van de normen zoals die zijn opgenomen in bijlage 3, waarbij onderscheid wordt gemaakt in aandelen gebruikers en bezoekers. Indien deze berekening resulteert in een getal

met een decimaal van 4 of lager wordt afgerond naar hetzelfde getal en bij een decimaal hoger dan 4 wordt afgerond naar het eerstvolgende getal;

b. voor de functie wonen wordt de parkeeropgave bedoeld onder a aangevuld met een parkeeropgave voor deelauto's van minimaal 0,025 per woning. Indien deze berekening resulteert in een getal met een decimaal van 4 of lager wordt afgerond naar hetzelfde getal en bij een decimaal hoger dan 4 wordt afgerond naar het eerstvolgende getal;

c. bij een wijziging van de functie of een wijziging van de gebruiksactiviteit wordt er rekening gehouden met de parkeeropgave die aan de/het te vervallen functie/gebruik kan worden toegeschreven, gerekend naar het maatgevend moment voor de nieuwe situatie, op basis van de normen zoals die zijn opgenomen in bijlage 3. Voorwaarde daarbij is dat die functie/het gebruik in de laatste twee jaren vóór de datum van aanvraag omgevingsvergunning in de praktijk aanwezig was. Voor het bepalen van de parkeeropgave van de nieuwe situatie wordt de parkeeropgave gerelateerd aan de/het vervallen functie/gebruik verrekend met de parkeeropgave voor de nieuwe situatie.

5.3 De parkeeropgave kan naar beneden worden bijgesteld als voldoende gemotiveerd en onderbouwd is dat het realiseren van de berekende parkeeropgave en/of de laad- of losruimte niet of slechts gedeeltelijk noodzakelijk is.

Artikel 6. Bepalen parkeeropgave fiets

6.1 De fietsparkeeropgave wordt bepaald op basis van de normen zoals die zijn opgenomen in bijlage 4. Indien deze berekening resulteert in een getal met een decimaal van 4 of lager wordt afgerond naar hetzelfde getal en bij een decimaal hoger dan 4 wordt afgerond naar het eerstvolgende getal.

6.2 De fietsparkeeropgave dient als volgt te worden gerealiseerd:

a. voor de functie wonen: voor zowel gebruikers als bezoekers inpandig, op eigen terrein;

b. voor de overige functies: voor gebruikers inpandig, op eigen terrein, en voor bezoekers op maaiveld, op eigen terrein.

Artikel 7. Kwaliteitseisen fietsparkeren

Fietsparkeerplaatsen die worden gebruikt om te voorzien in de fietsparkeeropgave dienen te voldoen aan de volgende kwaliteitseisen:

a. de toegang van de stalling is duidelijk zichtbaar vanaf de aanrijroute; De stalling moet daarnaast direct aansluiten op de hoofdontsluiting van het gebouw;

b. fietsparkeerplekken meten minimaal 1,49 m2 per plek;

c. minimaal 25% van het aantal fietsparkeerplekken is geschikt voor buitenmodelfietsen en heeft een bijbehorende afmeting van 2 m2. Voor bakfietsen is dit minimaal 2,50 lengte bij een breedte van minimaal 90 cm;

d. voor deuren en gangen waar fietsen doorheen moeten geldt dat:
- deuren minimaal 1 meter breed zijn en drempelvrij;
- voor gangen geldt - bij twee richtingen verkeer - dat deze minimaal 2 meter breed zijn. Bij eenrichting verkeer is dit minimaal 1.20 meter;

e. alle toegangen voor fietsparkeerders dienen te zijn voorzien van een automatische deur;

f. 2/3 van alle fietsparkeerplaatsen voor gebruikers zijn 'aan de grond', dus niet gestapeld. 1/3 mag uitgevoerd worden met dubbellaagse rekken;

g. 25% van het aantal fietsparkeerplaatsen voor gebruikers en hun bezoekers zijn voorzien van de mogelijkheid om elektrische fietsen op te laden. Aanvullend is 25% voorbereid om laadpunten te plaatsen, door middel van aanleg kabelgoot of loze leiding.

Paragraaf 4. Overige bepalingen

Artikel 8. Afmeting en bereikbaarheid van de autoparkeerplaatsen

8.1 De afmeting en inrichting van nieuw te realiseren autoparkeerplaatsen en van een laad- en losplaats moet minimaal voldoen aan de meest recente richtlijnen van het CROW.

8.2 De autoparkeerplaatsen moeten afzonderlijk kunnen worden gebruikt en bereikbaar zijn op een verkeersveilige wijze.

Artikel 9. Hardheidsclausule

Van het bepaalde in deze regeling kan worden afgeweken als het voldoen aan de artikelen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

Artikel 10. Inwerkingtreding, overgangsbepaling en citeertitel

10.1 Deze Regeling treedt in werking met ingang van de datum van inwerkingtreding van het Bestemmingsplan Spoorzone, District Z, Werkplaatsen en Lurelui (het bestemmings¬plan). Indien deze Regeling na de datum van inwerkingtreding van het bestemmingsplan wordt gepubliceerd, dan treedt zij in werking op de eerste dag na publicatie van deze Regeling en heeft zij terugwerkende kracht tot en met de datum van inwerkingtreding van het bestemmingplan.

10.2 Op een aanvraag om een omgevingsvergunning, die is ingediend vóór inwerkingtreding van deze Regeling en waarop op dit tijdstip nog niet is beschikt, is deze Regeling van toepassing, tenzij de aanvrager daardoor in een nadeliger positie wordt gebracht.

10.3 Deze Regeling kan worden aangehaald als 'Regeling Parkeernormen Zwolle'.

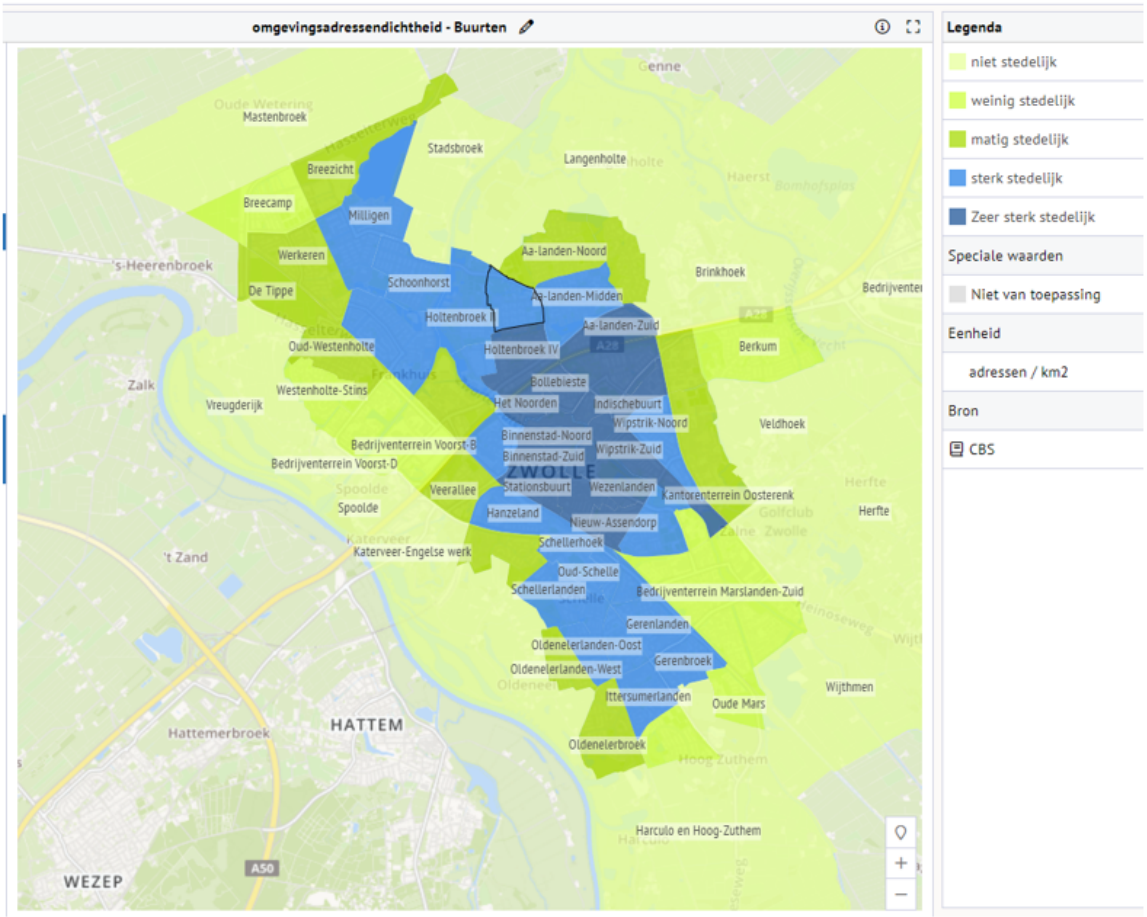
10.4 De Regeling Parkeernormen Zwolle wordt ingetrokken.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 3 december 2024.

P. Snijders, burgemeester
F. Wijnandts, waarnemend secretaris

Bijlage 1 - Omgevingsadressendichtheid

https://cijfersoverzwolle.nl/jive?workspace_guid=1d3d938c-399e-43ef-842b-9620474d9e96



Figuur 1: Omgevingsadressendichtheid

	Label	Ondergrens	Bovengrens
	niet stedelijk		500
	weinig stedelijk	500	1.000
	matig stedelijk	1.000	1.500
	sterk stedelijk	1.500	2.500
	Zeer sterk stedelijk	2.500	

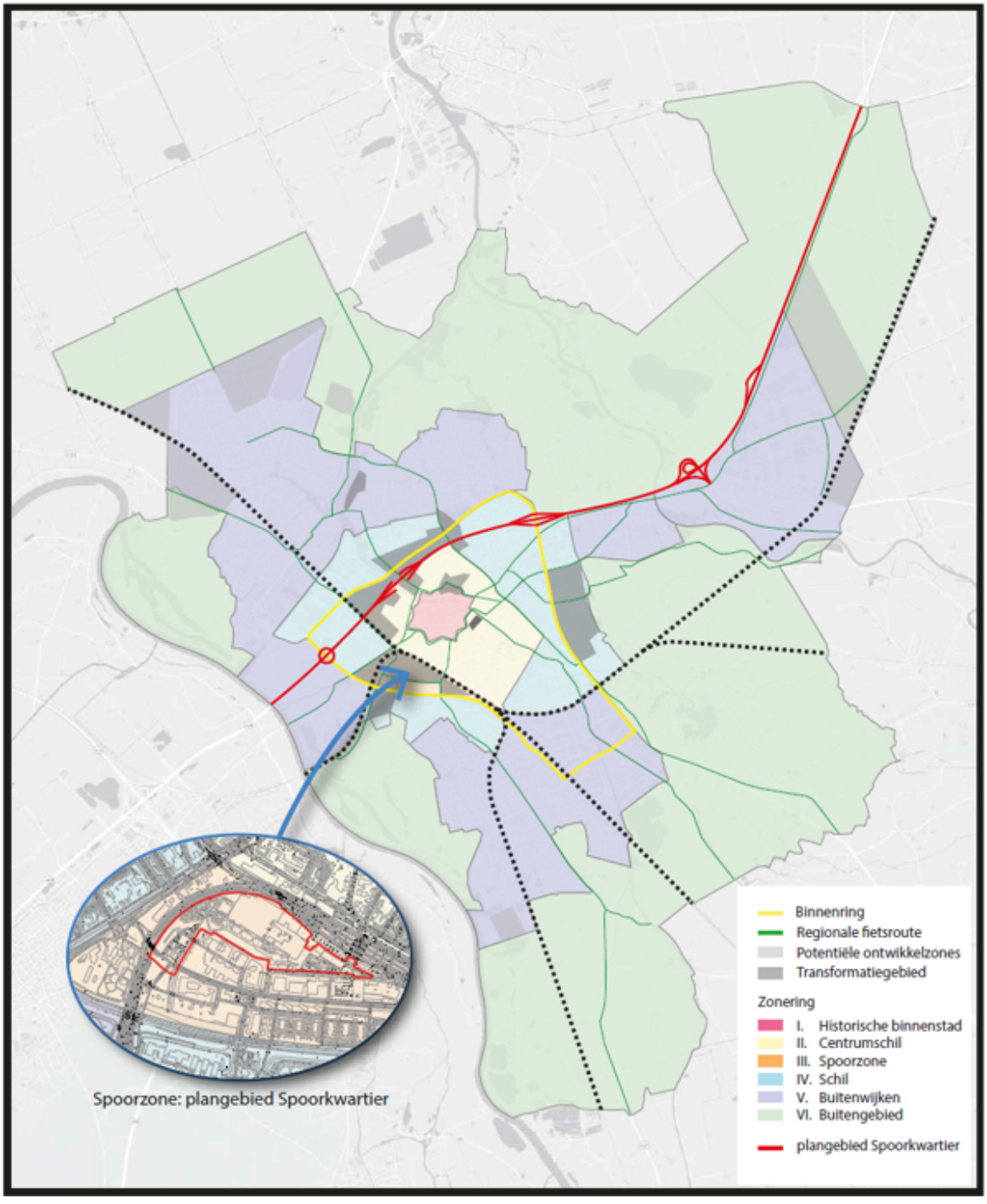
Tabel 1:Legenda Omgevingsadressendichtheid: Eenheid adressen/ km2

Zwolle

Bijlage 2 - Zwolse parkeerzones

Onderstaand de kaart met de gebiedsindeling en de verschillende parkeerzones van de gemeente Zwolle. Uitgelicht is het Spoorkwartier in de Spoorzone.

https://www.zwolle.nl/parkeerzones



Figuur 2: Zwolse parkeerzones en gebiedsindeling

CROW - indeling	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Zwolse indeling	I Historische binnenstad	IV Schil II Centrumschil	V Buitenwijken	VI Buitengebied

	III Spoorzone			

Tabel 2: conversie CROW-indeling - Zwolse indeling

Bijlage 3 - Parkeernormen Spoorkwartier (auto)

Wonen

Functie	Totaal (gebruikers + bezoekers van bewoners)	Gebruikers	Bezoekers van bewoners (bovenop de norm voor bewoners)
App, studentenstudio	0,15	0	0,15
App, sociale huur	0,35	0,2	0,15
App, middel dure huur	0,35	0,2	0,15
App, dure huur	0,65	0,5	0,15
App, goedkope koop	0,55	0,4	0,15
App, middeldure koop	0,65	0,5	0,15
App, dure koop	0,75	0,6	0,15
Koop, huis, vrijstaand	0,95	0,8	0,15
Koop, huis, twee-onder-een-kap	0,85	0,7	0,15
Koop, huis, tussen/hoek	0,75	0,6	0,15
Huur, huis, vrije sector	0,75	0,6	0,15
Huur, huis, sociale huur	0,55	0,4	0,15

Werken

Functie	**Totaal**	**Gebruikers**	**Bezoekers**	**Eenheid (per)**
Kantoor (zonder baliefunctie)	0,6	0,57	0,03	100 m2 bvo
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	0,9	0,72	0,18	100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,0	0,95	0,05	100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) Parkeerkencijfers (	0,3	0,285	0,015	100 m2 bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	0,6	0,57	0,03	100 m2 bvo

Winkelen en boodschappen

Functie	**Totaal**	**Gebruikers**	**Bezoekers**	**Eenheid (per)**
Buurtsupermarkt	0,4	0,044	0,356	100 m2 bvo
Fullservice-supermarkt	1,5	0,105	1,395	
Grote supermarkt (XL)	4,1	0,656	3,444	
Groothandel specialist	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
Groothandel algemeen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	2,5	0,45	2,05	100 m2 bvo
binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 30.000-50.000 inwoners	2,6	0,312	2,288	100 m2 bvo
binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 50.000-100.000 inwoners	2,9	0,232	2,668	100 m2 bvo
binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 100.000-175.000 inwoners	3,0	0,12	2,88	100 m2 bvo
binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum > 175.000 inwoners	2,7	0,027	2,673	100 m2 bvo
buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
wijkwinkelcentrum (klein)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-

wijkwinkelcentrum (groot)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
stadsdeelcentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
weekmarkt / klein wijk-, buurt- en dorpscentrum	0,15	0,0225	0,1275	100 m2 bvo
kringloopwinkel	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
bruin- en witgoedzaken	2,3	0,184	2,116	100 m2 bvo
woonwarenhuis/woonwinkel	0,6	0,054	0,546	100 m2 bvo
woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
Meubelboulevard/woonboulevard	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
winkelboulevard	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
outletcentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
bouwmarkt	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
tuincentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
groencentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-

Sport, cultuur en ontspanning

Functie	Totaal	Gebruikers	Bezoekers	Eenheid (per)
Bibliotheek	0,1	0,003	0,097	100 m2 bvo
Museum	0,3	0,015	0,285	100 m2 bvo
Bioscoop	1,6	0,096	1,504	100 m2 bvo
Filmtheater/filmhuis	1,0	0,03	0,97	100 m2 bvo
Theater/schouwburg	5,2	0,832	4,368	100 m2 bvo
Musicaltheater	2,1	0,294	1,806	100 m2 bvo
Casino	4,8	0,864	3,936	100 m2 bvo
Bowlingcentrum	0,7	0,077	0,623	Bowlingbaan
Biljart-/snookercentrum	0,4	0,052	0,348	Tafel
Dansstudio	0,7	0,049	0,651	100 m2 bvo
Fitnessstudio/sportschool	0,6	0,078	0,522	100 m2 bvo
Fitnesscentrum	0,8	0,08	0,72	100 m2 bvo
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
Sauna, hammam	1,6	0,016	1,584	100 m2 bvo
Sporthal	1,2	0,048	1,152	100 m2 bvo
Sportzaal	0,8	0,048	0,752	100 m2 bvo
Tennishal	0,2	0,026	0,174	100 m2 bvo
Squashhal	1,4	0,224	1,176	100 m2 bvo
Zwembad overdekt	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
Zwembad openlucht	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
Zwemparadijs	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
Sportveld	13,0	0,65	12,35	Ha netto terrein
Stadion	0,04	0,0004	0,0396	Zitplaats
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	0,9	0,018	0,882	100 m2 bvo
Kunstijsbaan (400 meter)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
Ski- snowboardhal	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
Jachthaven	0,5	0,5	n.v.t.	Ligplaats
Golfoefencentrum (pitch en putt)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
Golfbaan (18 holes)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	0,4	0,012	0,388	100 m2 bvo

Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	1,0	0,02	0,98	100 m2 bvo
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	2,2	0,044	2,156	100 m2 bvo
Kinderboerderij (stadsboerderij)	0,4	0,012	0,388	Gemiddelde boerderij
Manege (paardenhouderij)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
Dierenpark	4,0	0,04	3,96	Ha netto terrein
Attractie- en pretpark	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
Volkstuin	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
Plantentuin (botanische tuin)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-

Horeca en verblijfsrecreatie

Functie	Totaal	Gebruikers	Bezoekers	Eenheid (per)
Camping (kampeerterrein)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
Bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
1* Hotel	0,3	0,069	0,231	10 kamers
2* Hotel	1,1	0,22	0,88	10 kamers
3* Hotel	1,5	0,345	1,155	10 kamers
4* Hotel	2,7	0,729	1,971	10 kamers
5* Hotel	4,2	1,47	2,73	10 kamers
Café/bar/cafetaria	4,0	0,4	3,6	100 m2 bvo
Restaurant	8,0	1,6	6,4	100 m2 bvo
Discotheek	1,6	0,016	1,584	100 m2 bvo
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	3,0	0,03	2,97	100 m2 bvo

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie	Totaal	Gebruikers	Bezoekers	Eenheid (per)
Huisartsenpraktijk (-centrum)	1,4	0,602	0,798	Behandelkamer
Apotheek	1,8	0,99	0,81	Apotheek
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	0,7	0,301	0,399	Behandelkamer
Consultatiebureau	0,8	0,4	0,4	Behandelkamer
Consultatiebureau voor ouderen	1,1	0,682	0,418	Behandelkamer
Tandartsenpraktijk (-centrum)	1,1	0,583	0,517	Behandelkamer
Gezondheidscentrum	1,0	0,45	0,55	Behandelkamer
Ziekenhuis	1,1	0,781	0,319	100 m2 bvo
Crematorium	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
Begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
Penitentiaire inrichting	1,4	0,882	0,518	10 cellen
Religiegebouw	0,1	0,1	n.v.t.	Zitplaats
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,5	0,2	0,3	Wooneenheid

Onderwijs

Functie	Totaal	Gebruikers	Bezoekers	Eenheid (per)
Kinderdagverblijf (crèche)	0,7	0,7	0,0	100 m2 bvo

Basisonderwijs	0,5	0,5	n.v.t.	Leslokaal
Middelbare school	2,0	1,78	0,22	100 leerlingen
ROC	2,8	2,604	0,196	100 leerlingen
Hogeschool	5,5	1,54	3,96	100 studenten
Universiteit	8,6	4,472	4,128	100 studenten
Avondonderwijs	2,6	0,13	2,47	10 studenten

Bijlage 4 - Fietsparkeernormen Spoorkwartier

Functie	Norm/aantal plekken	Eenheid (per)
Woningen (incl. bezoekers)		
Woning < 50 m2 bvo	2	Woning
Woning 50 - 75 m2 bvo	3	Woning
Woning 75 - 100 m2 bvo	4	Woning
Woning 100 - 125 m2 bvo	5	Woning
Woning > 125 m2 bvo	6	Woning
Kantoor		
Kantoor (personeel)	3,5	100 m2 bvo
Kantoor bezoekers	8,0	Balie
Detailhandel		
Winkelcentrum	4,0	100 m2 bvo
Supermarkt	4,3	100 m2 bvo
Bouwmarkt	0,4	100 m2 bvo
Tuincentrum	0,4	100 m2 bvo
Onderwijs		
Basisschool (leerlingen) < 250 leerlingen	12,5	Leslokaal
Basisschool (leerlingen) 250 – 500 leerlingen	14,5	Leslokaal
Basisschool (leerlingen) > 500 leerlingen	18,0	Leslokaal
Basisschool (medewerkers)	0,7	10 leerlingen
Middelbare school (leerlingen)	16,0	100 m2 bvo
Middelbare school (medewerkers)	1,1	100 m2 bvo
ROC (Leerlingen)	14,0	100 m2 bvo
ROC (medewerkers)	1,0	100 m2 bvo
Horeca		
Fastfood restaurant	35,0	100 m2 bvo
Restaurant (eenvoudig)	20,0	100 m2 bvo
Restaurant (luxe)	4,0	100 m2 bvo
Café	10,0	100 m2 bvo
Gezondheidszorg & maatschappelijke voorzieningen		
Apotheek (bezoekers)	10,0	Locatie
Apotheek (medewerkers)	7,0	Locatie
Begraafplaats/crematorium	8,0	100 zitplaatsen
Gezondheidscentrum (bezoekers)	3,0	100 m2 bvo
Gezondheidscentrum (medewerkers)	0,7	100 m2 bvo
Religiegebouw	62,0	100 zitplaatsen
Ziekenhuis (bezoekers)	0,6	100 m2 bvo
Ziekenhuis (medewerkers)	0,8	100 m2 bvo
Openbaar vervoer		
Busstation	61	Halterende buslijn
Sport, cultuur & ontspanning		
Bibliotheek	5,0	100 m2 bvo
Bioscoop	12	100 m2 bvo
Fitness	8,5	100 m2 bvo
Museum	1,4	100 m2 bvo

Sporthal	3,9	100 m2 bvo
Sportveld	85,0	Ha netto terrein
Sportzaal	6,2	100 m2 bvo
Stadion	14,0	100 zitplaatsen
Stedelijk evenement	50,0	100 bezoekers
Theater	38,0	100 zitplaatsen
Zwembad (openlucht)	43,0	100 m2 bassin
Zwembad (overdekt)	32,0	100 m2 bassin

Toelichting

Deze Regeling Parkeernomen Zwolle is het kader voor het bepalen van de parkeeropgave bij fysieke ontwikkelingen op alle niveaus. Het is de leidraad voor het beoordelen van de parkeeropgave van stedenbouwkundige visies en plannen voor (her-)ontwikkeling van de fysieke leefomgeving en is ook het kader dat invulling geeft aan het begrip "voldoende parkeer- of stallingsruimte dan wel laad- of losruimte" in bestaande en op ontwikkeling gerichte nieuwe omgevingsplannen. En tenslotte is dit ook het beoordelingskader voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen en/of gebruik. De parkeeropgave wordt in al deze gevallen op basis van deze Regeling bepaald.

Artikel 1, sub a: *Bij het plan kan het dus gaan om een nieuwbouwontwikkeling, uitbreiding van een bestaande functie of een functieverandering al dan niet in combinatie met (ver)bouw.*

Artikel 1, sub c: parkeeropgave realiseren op eigen terrein bij het plan
Uitgangspunt is dat de parkeeropgave wordt gerealiseerd op het eigen terrein. Onder eigen terrein wordt verstaan het terrein en/of bouwwerk dat bij het plan hoort en dat de aanvrager in eigendom of (particulier) gebruik heeft en waarover hij kan beschikken.

Artikel 1, sub d: parkeervergunningengebied
Op grond van de Parkeerverordening 2016 zijn nadere regels en voorschriften opgenomen in de Regeling Parkeervergunningen 2024. Deze Regeling Parkeervergunningen 2024 wordt regelmatig geactualiseerd en heeft het parkeervergunningengebied onderverdeeld in parkeersectoren waarbinnen parkeervergunningen kunnen worden aangevraagd en waarbinnen deze geldig zijn. Met een parkeervergunning wordt het straatparkeren gereguleerd. Aan de parkeersectoren zijn gemeentelijke parkeeraccommodaties toegewezen waarvoor abonnementen kunnen worden aangevraagd door bewoners of zakelijk belanghebbenden .

Artikel 1 sub f: POET-lijst
POET is een afkorting voor `parkeren op eigen terrein`. Er zijn twee mogelijkheden waarom een adres op deze lijst staat:

1. *Bij de gemeente is bekend dat er ruimte is op eigen terrein voor een, twee of meer parkeerplaatsen. Dat heeft gevolgen voor de uitgifte van parkeervergunningen. Als er voor een auto parkeerruimte bij een gebouw is, komt een gebruiker ervan niet voor de eerste parkeervergunning in aanmerking, als er twee zijn niet voor de tweede, etc. De hoeveelheid te verlenen parkeervergunningen is daarmee (o.a.) afhankelijk van de eigen parkeerruimte. De huidige lijst is niet volledig: als het bestaan van de eigen parkeerruimte bij de gemeente niet bekend was/is en het adres daardoor ten onrechte niet op de POET–lijst staat, komt een gebruiker ervan ook niet voor een of twee/meer parkeervergunningen in aanmerking.*
2. *Bij de omgevingsvergunning en/of in een anterieure overeenkomst is afgesproken dat de gebruikers van het gebouw (gelegen in een gereguleerd gebied of wanneer in de toekomst regulering wordt ingevoerd) niet voor een parkeervergunning in aanmerking komen of dat afwijking van de parkeeropgave is toegestaan , omdat bij het bouwplan de parkeeropgave geheel of gedeeltelijk niet is gerealiseerd. Dit is de nulvergunningenafspraak .*

Met de gebruikers van een gebouw worden de bewoners en de bedrijven bedoeld die in een gebouw wonen of gevestigd zijn. Zij kunnen op basis van de Regeling Parkeervergunningen 2024 (of indien van toepassing een geactualiseerde versie) geen parkeervergunning aanvragen. Voor zowel adressen binnen als buiten het parkeervergunningengebied wordt de POET-lijst bijgehouden om gemaakte afspraken te borgen.

Artikel 1, sub h: invloedgebied
In principe moet de parkeeropgave op eigen terrein worden gerealiseerd. Als de gemeente ermee akkoord kan gaan dat dat niet mogelijk is en een afwijking wordt toegestaan (zie verder onder artikel 2), moet

in beginsel in de parkeeropgave worden voorzien binnen het invloedgebied van het plan, omdat binnen dit gebied de parkeerdruk zich zal manifesteren.

Binnen het parkeervergunningengebied is het invloedgebied voor gebruikers gelijk aan de parkeersector aangevuld met parkeeraccommodaties rondom het plan dat wordt begrensd op basis van acceptabele loopafstanden behorende bij de functie van het plan.

Binnen het parkeervergunningengebied is het invloedgebied voor bezoekers overeenkomstig gebruikers, aangevuld met acceptabele loopafstanden. Bezoekers zijn niet gebonden aan een parkeervergunning en kunnen ook buiten de parkeersector of in een aangrenzende parkeersector parkeren. Daarvoor zijn de acceptabele loopafstanden toegevoegd (zie tabel 1). Vooral de parkeeraccommodaties zijn bedoeld voor het parkeren van bezoekers van de stad. Daarvoor is een ruime loopafstand acceptabel.

Zowel gemeentelijke als particuliere/commerciële parkeeraccommodaties vallen binnen het invloedgebied.

Buiten het parkeervergunningengebied wordt het invloedgebied voor zowel de gebruikers als de bezoekers begrensd door de bij een functie van het plan behorende maximaal acceptabele loopafstanden, gemeten via logische looproutes, niet hemelsbreed en vanaf de rand van het eigen terrein. Hiervoor worden de volgende loopafstanden gehanteerd:

Functie	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied
wonen	450 meter	200 meter	100 meter	100 meter
winkelen	600 meter	400 meter	200 meter	200 meter
werken	800 meter	400 meter	200 meter	200 meter
supermarkt	250 meter	200 meter	200 meter	100 meter
ontspanning	600 meter	300 meter	200 meter	100 meter
gezondheidszorg	250 meter	200 meter	100 meter	100 meter
onderwijs	300 meter	300 meter	100 meter	100 meter
sportlocatie	300 meter	200 meter	100 meter	100 meter
Bron[1]				

Tabel 3 : Acceptabele loopafstanden Zwolle gebruikers

De in de tabel gehanteerde indeling in Centrum, Schil, Rest bebouwde kom en Buitengebied is de CROW-indeling. Binnen de gemeente Zwolle hanteren we echter een indeling in Historische binnenstad, Centrumschil, Spoorzone, Schil, Buitenwijken en Buitengebied, zoals opgenomen in Bijlage 2. In Bijlage 2 is eveneens een conversietabel opgenomen zodat de Zwolse indeling kan worden omgezet in de CROW-indeling en vice versa.

Paragraaf 2
In artikel 2 wordt tot uitdrukking gebracht dat paragraaf 2 van toepassing is op de gehele stad, met uitzondering van het Spoorkwartier. Voor het Spoorkwartier gelden namelijk de regels uit paragraaf 3.

Artikel 3. Bepalen parkeeropgave
Door het toepassen van een stappenplan wordt de parkeeropgave bepaald.

Stap 1: Uitgangspunt is dat de gemeente op basis van de Parkeerkencijfers CROW de bij het plan behorende parkeeropgave berekent aan de hand van de volgende punten:

- *Vaststellen van de omvang, bestemming, functie en gebruik van het gebouw en/of het terrein, zowel voor het nieuwe plan als voor de eventueel vervallen functie of het vervallen gebruik;*
- *Bepalen waaronder het plan valt op de verstedelijkingskaart, zie Bijlage 1 – Omgevingsadressendichtheid 2024 en Bijlage 2 – Zwolse parkeerzones;*
- *Toepassen van de Parkeerkencijfers CROW. Wanneer niet in een specifieke functie wordt voorzien zoals in de Parkeerkencijfers CROW is aangegeven of een ruime marge wordt toegepast, wordt de norm voor een vergelijkbare functie gehanteerd (bijv. voor een hostel wordt de norm voor een*

1) Bron: Aangepast overgenomen uit CROW: ASVV 7.1 Locatie parkeervoorzieningen - acceptabele loopafstanden

1 hotel gehanteerd). Daarbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de functie en de werkelijke situatie;*

- *De parkeeropgave is in beginsel het gemiddelde van de bandbreedte. Voor het naar boven afwijken van het gemiddelde van de bandbreedte zal de aanvrager een gemotiveerde onderbouwing moeten indienen, op basis waarvan de gemeente kan besluiten een andere parkeernorm te hanteren. Daarbij mag het maximum van de bandbreedte in beginsel niet worden overschreden, tenzij er sprake is van bijzondere omstandigheden die leiden tot overwegende bezwaren, bijvoorbeeld bij een garagebedrijf;*
- *Onderscheid maken tussen aandelen gebruikers (bewoners en/of bedrijven woonachtig en/of gevestigd in het bouwwerk) en bezoekers;*
- *Door rekening te houden met aanwezigheidspercentages kunnen de parkeerplaatsen optimaal benut worden. Daarbij wordt dan rekening gehouden met de aanwezigheid van geparkeerde voertuigen bij de betreffende functies/het gebruik en ontstaat een soort dubbelgebruik. De parkeerdruk bij woningen is bijvoorbeeld vooral 's avonds en 's nachts groot. Overdag is de aanwezigheid lager en biedt het mogelijkheden voor andere functies (bijvoorbeeld een kantoor) maar ook voor bezoekers om deze ruimte te benutten;*
- *Verrekenen van de parkeeropgave van de/het te vervallen functie/gebruik volgens de huidige parkeernormen met de berekende parkeeropgave voor de nieuwe situatie (salderen). Onder functiewijziging valt een verandering van de functie, bijvoorbeeld van een bedrijf naar een woning. Onder wijziging van gebruik valt bijvoorbeeld de splitsing van een woning in 2 appartementen.*
- *De berekende parkeerbehoefte kan worden verlaagd als goed wordt gemotiveerd en onderbouwd dat het aanleggen van parkeerplaatsen of laad- en losruimtes niet of slechts gedeeltelijk nodig is. Een manier om de gemeente hiervan te overtuigen, is door een overtuigende visie te presenteren op de doelgroep van het gebouw. Als deze doelgroep voornamelijk gebruikmaakt van fietsen, openbaar vervoer of deelauto's, zal er minder behoefte zijn aan parkeerplaatsen. Bedrijven kunnen dit aantonen via een mobiliteitsplan, waarin duidelijk wordt dat deze maatregelen integraal onderdeel zijn van het plan en kunnen worden uitgevoerd waarmee dit gaat leiden tot minder autokilometers. Denk hierbij aan selectie van doelgroepen om autogebruik te verlagen. Een andere maatregel is het aanbieden en inbedden in het mobiliteitsplan van deelmobiliteit en het waarborgen dat gebruikers langjarig hierover de beschikking krijgen.*
- *Aan het einde van de berekening van de nieuwe parkeeropgave wordt een getal met een decimaal van 4 of lager wordt afgerond naar beneden en een getal met een decimaal hoger dan 4 wordt afgerond naar boven. Er vindt geen tussentijdse afronding plaats.*

In de tabellen van de Parkeerkencijfers CROW worden diverse typen woningen en oppervlakteklasses (bvo) van woningen genoemd.

Stap 2: Het uitgangspunt is dat de parkeeropgave binnen het plan of het eigen terrein van de aanvrager wordt gerealiseerd. Dit betekent dat het parkeren op eigen terrein moet plaatsvinden of dat er in, op of onder het bouwproject een parkeervoorziening moet worden gerealiseerd. Als het parkeren volledig op eigen terrein wordt gerealiseerd, is de gemeente voor wat de parkeeropgave betreft akkoord met de aanvraag.

Stap 3: Als voldoende aannemelijk is gemaakt dat het feitelijk onmogelijk is of in redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om (volledig) op eigen terrein in de parkeeropgave te voorzien kan gekeken worden of (een deel van) de parkeeropgave van het plan op een andere wijze kan worden opgelost. Redenen die de gemeente hierbij kan betrekken zijn bijvoorbeeld:

- *de omvang van het plan;*
- *de ruimtelijke consequenties;*
- *de financiële consequenties;*

In ieder geval moet de aanvrager, als hij wil afwijken van het uitgangspunt van het realiseren van de parkeeropgave op eigen terrein, bij het indienen van zijn aanvraag gemotiveerd toelichten waarom het niet mogelijk dan wel wenselijk is om de parkeeropgave op eigen terrein te realiseren. Hij moet gemotiveerd toelichten op welke wijze er is geprobeerd om de parkeeropgave op eigen terrein te realiseren en om welke redenen dat niet mogelijk dan wel niet wenselijk is. Dit kan bijvoorbeeld zijn omdat het omgevingsplan dit verbiedt of onmogelijk maakt of omdat er überhaupt geen ruimte is voor het aanleggen van parkeerplaatsen. Daarnaast moet de aanvrager gemotiveerd toelichten dat het realiseren van het plan in een beperktere omvang of het realiseren van een parkeervoorziening in, op of onder het bouwproject, waarbij de (kleinere) parkeeropgave wel volledig op eigen terrein kan worden gerealiseerd, financieel niet haalbaar is.

Verder moet er een afweging in ruimtelijke aanvaardbaarheid worden gemaakt. In beginsel mag de parkeeropgave niet leiden tot het inzetten van de volledig beschikbare grond rondom het gebouw/de gebouwen voor parkeren. Dit leidt namelijk tot ruimtelijk ongewenste situaties en aantasting van de (woon)kwaliteit door bijvoorbeeld opoffering van groen voor verharding.

Stap 4: Als voldoende aannemelijk is gemaakt dat het feitelijk onmogelijk is of in redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om (volledig) op eigen terrein in de parkeeropgave te voorzien, kan er van de eis om de parkeeropgave op eigen terrein te realiseren, worden afgeweken, mits op een andere wijze in de parkeeropgave is voorzien. De verantwoording om aan te tonen dat een alternatieve oplossing in de parkeeropgave voorziet, ligt bij de initiatiefnemer van het nieuwe vastgoedproject of de aanvrager van desbetreffende omgevingsvergunning.

Bij deze stap is het allereerst van belang te bepalen in wat voor gebied het plan ligt, binnen het parkeervergunningengebied of daarbuiten. Daarnaast kan in de parkeeropgave voor het aandeel gebruikers anders worden voorzien dan voor het aandeel bezoekers, zodat ook onderscheid daarin helder moet blijven. Niet alleen gemeentelijke parkeeraccommodaties kunnen voorzien in de parkeeropgave, maar ook particuliere parkeergelegenheden, die binnen het invloedgebied liggen.

Als er voldoende redenen zijn om toe te staan dat de parkeeropgave ook (deels) in de openbare ruimte wordt verwezenlijkt, wordt eerst gekeken of in het invloedgebied hiervoor parkeerruimte is. Deze ruimte kan zich voordoen bij de volgende situaties, waarbij de mogelijkheden gecombineerd kunnen worden en er geen sprake is van een volgorde voor toetsing.

Binnen parkeervergunningengebied
Aandeel gebruikers

Ad 1. Het maximaal aantal uit te geven parkeervergunningen van de parkeersector is en/of wordt niet door toevoeging van het plan bereikt. Is binnen de parkeersector het maximaal aantal uit te geven parkeervergunningen zoals vastgesteld in de Regeling Parkeervergunningen verleend? Het betreft hier straat parkeren en niet de abonnementen die voor de parkeeraccommodaties verleend kunnen worden. Voor zover het maximum van de te verlenen vergunningen ook door toevoeging van het plan niet wordt bereikt, kan de afwijking van de parkeeropgave worden toegestaan zonder nadere voorwaarden.

Ad 2. Indien op een andere wijze in de parkeeropgave is voorzien binnen het invloedgebied, alleen onder de voorwaarde dat het adres/de adressen op de POET-lijst wordt/worden geplaatst.
Onder "Mogelijke alternatieven" wordt hierop nader ingegaan.

Ad 3. Indien op een andere wijze in de parkeeropgave is voorzien buiten het invloedgebied, voor zover deze andere wijze is gelegen binnen het gebied rondom het plan dat wordt begrensd op basis van acceptabele loopafstanden behorende bij de functie van het plan en niet is gelegen in de openbare ruimte (langs de openbare weg/straat).

Van deze afwijkingsmogelijkheid kan gebruik worden gemaakt bij plannen waarvan het gebied dat zich binnen de bij de plannen behorende acceptabele loopafstanden bevindt zich uitstrekt tot buiten het invloedgebied van die plannen. Deze afwijkingsmogelijkheid maakt het mogelijk om met een alternatieve parkeeroplossing te komen die buiten het invloedgebied van het plan ligt, maar binnen de acceptabele loopafstanden. Om de parkeerdruk van het plan niet te verschuiven naar de openbare ruimte buiten het invloedgebied van het plan, kan van deze afwijkingsmogelijkheid alleen gebruik worden gemaakt als het alternatief wordt gevonden in een gemeentelijke of private parkeeraccommodatie of anderszins niet in de openbare ruimte (langs de openbare weg) is gelegen. Van deze afwijkingsmogelijkheid kan bovendien alleen gebruik worden gemaakt onder de voorwaarde dat het adres/de adressen op de POET-lijst wordt/worden geplaatst.

Aandeel bezoekers
Voor het aandeel bezoekers van een gebouw wordt alleen meegewerkt aan een afwijking van de parkeeropgave indien er voor de bezoekers wel voldoende ruimte is. De capaciteit van de gemeentelijke en particuliere parkeeraccommodaties die binnen het invloedgebied vallen zijn er op gericht om het parkeren door bezoekers te faciliteren. Voor een beoordeling of er voldoende ruimte is, wordt gekeken naar de voor deze categorie beschikbaar zijnde parkeerplaatsen.

Buiten het parkeervergunningengebied
Aandeel gebruikers

Ad 1. De parkeerdruk in de openbare ruimte binnen het invloedgebied door het plan onder de 80% is en blijft. Het invloedgebied wordt bepaald op basis van de functie van het plan en de daarbij behorende maximaal acceptabele loopafstanden. De parkeerdruk in dit gebied mag op de bij de functie van het plan behorende maatgevende momenten niet boven de 80% komen.
Ad 2. Indien op een andere wijze, anders dan in de openbare ruimte, in de parkeeropgave is voorzien binnen het invloedgebied. Onder "Mogelijke alternatieven" wordt hierop nader ingegaan.

Aandeel bezoekers
Voor het aandeel bezoekers van een gebouw wordt alleen meegewerkt aan een afwijking van de parkeeropgave indien de parkeerdruk in de openbare ruimte binnen het invloedgebied door het plan onder de 80% is en blijft, en/of op andere wijze in de parkeeropgave is voorzien binnen het invloedgebied.

Voor het bepalen of er sprake is van parkeerdruk worden minimaal de maatgevende momenten zoals aangegeven in de Parkeerkencijfers CROW aangehouden. Daarnaast kan een plan aanleiding geven om ook beoogd gebruik naast de theorie te leggen om zo een beter beeld te krijgen van het daadwerkelijk gebruik en maatgevend moment. Ofwel door de aanvrager wordt een parkeerdrukonderzoek ingediend bij de gemeente, waarover de gemeente kan adviseren en waar altijd een gemeentelijke toets op plaats heeft, ofwel op kosten van de aanvrager wordt door de gemeente een parkeeronderzoek uitgevoerd.

Mogelijke alternatieven
Als er geen parkeerruimte (meer) is binnen het invloedgebied, kunnen alternatieven worden aangedragen door de aanvrager/initiatiefnemer. Als deze alternatieven de gemeente ervan overtuigen dat op een andere wijze in de parkeeropgave wordt voorzien, kan er een afwijking op de parkeeropgave worden toegestaan. Het moet aannemelijk zijn dat op een alternatieve wijze in de parkeeropgave wordt voorzien. De oplossing moet binnen het invloedgebied van het plan zijn gevonden, omdat gebruikers en bezoekers van het plan binnen dit gebied een parkeerplaats zullen zoeken. Deze afwijking wordt in het gebied waar geen ruimte meer is om parkeervergunningen te verlenen, alleen toegestaan onder de voorwaarde dat er geen parkeervergunningen voor de gebruikers van het adres/de adressen wordt/worden verstrekt. Het adres/de adressen wordt/worden daarvoor geplaatst op de POET-lijst.

De gemeente Zwolle heeft de mogelijke alternatieven niet van te voren vastgelegd om ruimte te houden voor innovaties en ontwikkelingen. Een aantal mogelijkheden voor het elders voldoen aan de parkeeropgave zijn:
1. *Er kan gebruik worden gemaakt van een parkeeraccommodatie binnen het invloedgebied van het gebouw of binnen de bij de functie van het gebouw behorende maximale loopafstand. Dit kan een gemeentelijke parkeeraccommodatie en/of een particuliere parkeeraccommodatie zijn.*
2. *Er is een reserveruimte in het plan waarop de parkeeropgave alsnog wordt gerealiseerd zodra het maximale aantal uit te geven parkeervergunningen binnen de parkeersector is bereikt en/of de parkeerdruk in het invloedgebied boven de 80% komt.*

Ter illustratie worden deze mogelijkheden hieronder toegelicht.

Ad 1 Om afwijking van de reguliere parkeereisen toe te staan, moet overtuigend en aannemelijk zijn dat de gebruikers van het gebouw in het invloedgebied van het plan op alternatieve wijze in hun parkeerbehoefte kunnen voorzien. Dit kan bijvoorbeeld worden aangetoond door langdurige huurovereenkomsten met derden te overleggen. Bij particuliere parkeeraccommodaties moet het voldoende aannemelijk zijn dat gebruikers alternatieve abonnementen kunnen aanschaffen. Daarom moet de alternatieve parkeeraccommodatie zich binnen het invloedgebied van het plan bevinden.

In Zwolle biedt de gemeente specifieke abonnementsvormen aan voor bewoners en bedrijven. Wanneer de parkeervraag niet op eigen terrein wordt gerealiseerd, wordt het bouwplan op de Nulvergunningslijst geplaatst. De gemeente stelt voorwaarden in de Omgevingsvergunning. Bovendien is de aanvrager verantwoordelijk voor het informeren van (toekomstige) gebruikers over deze Nulvergunningenafspraak . In huur- of koopovereenkomsten met betrekking tot het gebouw moet expliciet worden vermeld dat er geen recht op een parkeervergunning bestaat. Ook informatiefolders over verhuur of verkoop moeten duidelijk maken dat gebruikers van het gebouw geen recht hebben op een parkeervergunning. Deze verplichting moet ook worden doorgegeven aan toekomstige eigenaren of verhuurders van het gebouw (bijvoorbeeld via een kettingbeding in een notariële akte), zodat toekomstige bewoners hiervan op de hoogte zijn. De gemeente publiceert de POET-lijst op haar website

Ad 2 Het is overtuigend, aannemelijk en gewaarborgd dat op het moment dat de parkeerdruk in de nabije omgeving van het gebouw meer dan 80% is, de parkeeropgave alsnog op het eigen terrein binnen het plan wordt gerealiseerd. Er is een afdwingbare overeenkomst tussen de ontwikkelaar en de gemeente waarin is bepaald hoe en wanneer de reserveruimte voor parkeerruimte wordt ingevuld en wanneer deze wordt gerealiseerd.

Dit kan wanneer er een functieaanduiding is voor (een deel van) het plan, bijvoorbeeld parkeren en groen voor zover parkeren niet (direct) nodig zou zijn en de gemeente bereid is gedurende een bepaalde termijn aan te zien wat voor effect een maatregel heeft op de parkeerdruk. Daarbij moet een afdwingbare overeenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar zijn gesloten welke een doorwerking naar diens rechtsopvolgers heeft, waaruit blijkt dat zodra de parkeerdruk binnen het invloedgebied van het

plan wel boven de 80% is gekomen of het maximum aantal uit te geven parkeervergunningen is bereikt, deze parkeerruimte alsnog wordt gerealiseerd.

Voorbeeld: In een nieuwbouwplan zijn afspraken gemaakt over de parkeervoorzieningen. Dit staat in de samenwerkingsovereenkomst tussen de koper en de gemeente, evenals in het omgevingsplan. Hier zijn de belangrijkste punten:

1. *De koper moet het aantal parkeerplaatsen realiseren zoals afgesproken in de samenwerkingsovereenkomst en het omgevingsplan. Voor de regulering van de parkeervoorziening geldt het mobiliteitsplan Als er problemen zijn, moet de koper in overleg met de gemeente het mobiliteitsplan aanpassen.*
2. *Bij oplevering van het bouwprogramma moet de koper conform het inrichtingsplan parkeerplaatsen hebben aangelegd op het terrein behorende bij het bouwplan.*
3. *Als de parkeerdruk binnen vijf jaar na de bouw boven de 80% komt, moet de koper de overige parkeerplaatsen volgens het inrichtingsplan direct aanleggen. De kosten voor een parkeerdrukonderzoek zijn voor de koper, op verzoek van de gemeente en uiterlijk vijf jaar na de bouw. De gemeente moet het onderzoek goedkeuren.*
4. *De koper mag de aangelegde en nog aan te leggen parkeerplaatsen niet verwijderen of anders gebruiken zonder schriftelijke toestemming van burgemeester en wethouders.*
5. *Als de koper de verplichtingen uit de punten 1 en 2 niet nakomt, kan de gemeente een boete opleggen van € 100 per parkeerplaats, voor elke dag dat de koper in gebreke blijft.*
6. *Bij verkoop of verhuur van het onroerend goed moet de koper deze verplichting doorgeven aan nieuwe eigenaren of huurders. Als dit niet gebeurt, volgt een boete gelijk aan de totale kosten voor het realiseren van alle parkeerplaatsen volgens het inrichtingsplan.*

Artikel 3.5. Afwijking centrum 2 parkeerplaatsen
Om mee te kunnen werken aan kleinschalige plannen en functiewijzigingen in de historische binnenstad, dat is het gebied gelegen binnen de grachten, is een afwijking van de parkeeropgave toegestaan voor plannen die een totale parkeeropgave hebben tot en met twee parkeerplaatsen. Als een parkeeropgave hoger is dan twee, dan zal deze inclusief de eerste twee moeten worden gerealiseerd. Wanneer de afwijking wordt toegepast, vervalt het recht op een parkeervergunning en wordt het adres/de adressen geplaatst op de POET-lijst.

Paragraaf 3
In artikel 4 wordt tot uitdrukking gebracht dat paragraaf 3 alleen van toepassing is op het Spoorkwartier.

Artikel 5 en 6. Bepalen parkeeropgave auto en fiets
Het normen(kader) voor Spoorkwartier is een uitwerking van het vastgestelde mobiliteitsbeleid voor de Spoorzone. Het ontwikkelingsgebied Spoorzone kent een eigen mobiliteits- en parkeerconcept gebaseerd op het STOMP principe. Toepassing van dit principe tot een lagere autoafhankelijkheid en ander -gebruik. In combinatie met de inzet van deelmobiliteit en parkeervoorzieningen op afstand ontstaat voor alle functies een lagere autoparkeerbehoefte .

Het plangebied NS gronden (Spoorkwartier) ligt binnen het ontwikkelingsgebied Spoorzone. In dit gebied, aangegeven op het kaartbeeld in bijlage 2, gelden in lijn met de 'Parkeerstrategie Zwolle 2040' en het 'Ontwikkelkader Spoorzone', specifieke parkeernormen en een op onderdelen afwijkend toetsingskader.

Het invloedgebied betreft de Spoorzone (en kan dus loopafstanden tot 600 meter bevatten) dat gereguleerd gaat worden voor parkeren en dus fungeert als sector.

In de hubs wordt gewerkt met parkeerrechten voor auto's gekoppeld aan de functies in het gebied. Dit betekent dat parkeerplaatsen niet 1 op 1 gelabeld zijn aan een adres. Alle parkeerrechten zullen zwerfplekken zijn.

De parkeerrecht situatie zal per adres worden vastgelegd in de gemeentelijke administratie ten behoeve van informeren van (toekomstige) gebruikers en het verlenen van eventuele parkeervergunningen /abonnementen.

Vooruitlopend op een, bij deze en andere parkeer strategische uitgangspunten passende, nota mobiliteitsnormen worden voor het Spoorkwartier de in deze nota genoemde uitgangspunten voor autoparkeerbehoeftebepaling als normen en toetsingskader vastgelegd.

Artikel 7 Kwaliteitseisen fietsparkeren
Teneinde het gebruik van de fiets als vervoermiddel te optimaliseren is het van belang dat fietsparkeerplaatsen ten behoeve van gebruikers en bezoekers van de ontwikkeling goed vorm worden gegeven. In dit artikel zijn deze kwaliteitseisen beschreven.

a. *Bij een direct aanlsluiting op de hoofdontsluiting van het gebouwmoet worden gedacht aan aansluiting op het centrale trappenhuis of liftingang.*
c. *Buitenmodelfietsen zijn fietsen die niet de standaard rekken gestald kunnen worden als gevolg van afmetingen (zoals dikkere banden, een breder stuur, of meer gewicht dan standaardfietsen), afwijkende vorm (bijvoorbeeld ligfietsen, bakfietsen) of accessoires (fietstassen, kratjes of manden voorop).*

Paragraaf 4
Artikel 8. Afmetingen en bereikbaarheid van de autoparkeerplaatsen
De CROW-publicaties bevatten richtlijnen voor het inrichten van nieuwe verkeers- en verblijfsgebieden. Deze richtlijnen worden vaak gebruikt om te beoordelen of parkeervakken en laad- en losvoorzieningen goed bereikbaar en bruikbaar zijn. Let op: deze richtlijnen gelden specifiek voor nieuwe voorzieningen. Het is niet de bedoeling dat een bouwplan de initiatiefnemer verplicht om bestaande parkeervakken aan te passen naar de huidige maatvoering.

Het is belangrijk om bijvoorbeeld bij kleine parkeergarages of parkeerterreinen goed na te denken over de bereikbaarheid. We willen (zeker bij openbaar toegankelijke terreinen) voorkomen dat er doodlopende wegen zijn (waar je niet kunt keren) en kleine parkeervakken langs muren of hagen worden gerealiseerd. Of dat je over andere parkeerplaatsen moet rijden om de ingang van een accommodatie te bereiken..

Artikel 9. Hardheidsclausule
In de regeling is er een algemene hardheidsclausule die inhoudt dat er kan worden afgeweken van het bepaalde in deze regeling voor zover de toepassing daarvan door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit. Deze afwijkingsmogelijkheid mag alleen in bijzondere gevallen worden gebruikt en moet dus terughoudend worden toegepast. Dergelijke omstandigheden zullen voornamelijk maatschappelijk-economisch van aard zijn, bijvoorbeeld als het voor een bepaald plan ruimtelijk en financieel-economisch niet mogelijk is om op of buiten het eigen terrein (volledig) te voorzien in de parkeeropgave, terwijl het initiatief wel van maatschappelijk of algemeen belang is. Gedacht kan worden aan een project dat de werkgelegenheid in de gemeente aanzienlijk vergroot of voorziet in een nieuwe maatschappelijke voorziening die zeer wenselijk wordt geacht. Deze afwijkingsmogelijkheid kan alleen door het college zelf worden toegepast. Er dient een zorgvuldige motivering te worden opgesteld waarin de aantoonbare bijzondere omstandigheden en overwegende bezwaren uiteen worden gezet en waarom de afwijkingsbevoegdheid wordt toegepast. Bij toepassing van de hardheidsclausule moet worden aangetoond dat er redelijkerwijs voldoende inspanning is gepleegd om te proberen te voldoen aan de parkeeropgave en moet de parkeeropgave (nog) de enige belemmerende factor zijn voor de realisering van het plan.