Zwolle

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Zwolle

Nr. 441887

22 september 2026

Regeling mobiliteitsnormen Zwolle 2026

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zwolle,
- gelet op artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit vast te stellen de Regeling mobiliteitsnormen Zwolle 2026.

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

a. **Aanvrager:** degene die een (bouw)plan tot uitvoering wil brengen waarvoor een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit, zoals bedoeld in artikel 5.1 van de Omgevingswet, is vereist;
b. **Aanwezigheidspercentage:** het percentage gelijktijdig aanwezige voertuigen per dagdeel en functie;
c. **Afkoop van de autoparkeereis:** het storten van een bijdrage in het Mobiliteitsfonds;
d. **ASVV:** aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, ASVV 2021 publicatie van het CROW (2023) of diens opvolgers;
e. **Bijdrage:** de totale som van het aantal af te kopen parkeerplaatsen maal het afkoopbedrag per parkeerplaats;
f. **Collectieve deelauto:** auto die op grond van een overeenkomst tussen natuurlijke personen uit meer dan een huishouden binnen een (bouw)plan bedoeld is voor het herhaald en opeenvolgend gebruik;
g. **College:** het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zwolle;
h. **CROW:** landelijk kennisplatform voor infrastructuur, mobiliteit en parkeren;
i. **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 bij het (bouw)plan hoort;
j. **Gereguleerd gebied:** het gebied waarbinnen het parkeren is gereguleerd op basis van de Nota Parkeren, de Parkeerverordening en/of de Verordening op de parkeerbelastingen;
k. **Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV):** een aanduiding voor openbaar vervoer dat aan kwaliteitseisen voldoet op het gebied van onder andere, snelheid, betrouwbaarheid en frequentie van diensten, zoals opgenomen in Bijlage 1;
l. **Kwaliteitseis:** een eis die gesteld wordt vanuit het oogpunt van bruikbaarheid van een nieuw te realiseren parkeervoorziening;
m. **Maatgevend moment:** het dagdeel waarop de totale parkeervraag binnen het (bouw)plan op basis van de aanwezigheidspercentages maximaal is;
n. **Mobiliteitsfonds:** de door de gemeenteraad van Zwolle ingestelde bestedingsvoorziening "Afkoopbijdrage Hubs", waarvan de besteding wordt aangewend voor mobiliteitshubs en/of mobiliteitsoplossingen;
o. **Mobiliteitshub:** (gebouwde) parkeervoorziening voor auto, deelauto en/of (deel)fiets al dan niet met bijbehorende activiteiten, zoals pakketkluizen, ontmoetingsplekken, verblijfsruimten en voorzieningen die door de gemeente is of zal worden aangewezen als mobiliteitshub en waarvoor de gemeente het beheer en de exploitatie voert of zal gaan voeren. De bijdrageregeling is hierop van toepassing;
p. **Mobiliteitsoplossing:** het aanbieden van deelmobiliteit, realisatie of bijdragen aan ov-haltes en looproutes naar ov-haltes, lokale fietsverbindingen, herinrichtingen van lokale infrastructuur, logistieke maatregelen;
q. **Mobiliteitsplan:** Een mobiliteitsplan is een onderzoeksrapport dat de verwachte verkeersstromen van een (bouw)plan in kaart brengt en brengt in beeld hoeveel verkeer een (bouw)plan genereert, hoe dit wordt afgewikkeld en of er voldoende parkeergelegenheid is. Dit wordt ook wel eens een MobiliteitsProgramma van Eisen (MPvE) genoemd;
r. **NEN 2443:** een richtlijn met functionele eisen, prestatie-eisen en aanbevelingen voor het ontwerp van parkeervoorzieningen, uitgebracht door NEN in maart 2013, of diens opvolgers;
s. **NEN 2580:** een richtlijn met uitgangspunten en definities voor het bepalen van de oppervlakten en inhouden van gebouwen, uitgebracht door NEN in mei 2007, of diens opvolgers;
t. **Normatieve (auto/fiets)parkeervraag:** het aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van de in deze regeling vastgestelde parkeernormen;
u. **Openbare ruimte:** openbaar toegankelijke ruimte uitgezonderd terreinen zoals gedefinieerd onder het begrip eigen terrein;

v. **Ontwikkelgebieden:** de gebieden in de gemeente Zwolle zoals benoemd in artikel 18 en hoofdstuk 4 Spoorzone;
w. **Parkeerdruk:** het totaal aantal geparkeerde voertuigen gedeeld door de parkeercapaciteit in de openbare ruimte, uitgedrukt in een percentage;
x. **Parkeereis:** het benodigde aantal parkeerplaatsen waarin voorzien moet worden op basis van het gebruik van het terrein en/of het (bouw)plan;
y. **Parkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn voor een functie per vastgestelde eenheid, zoals opgenomen in Bijlagen 2 en 3 (fiets en auto);
z. **Parkeerrecht:** het recht op een parkeerproduct om gebruik te maken van een (openbare) parkeerplaats (zoals in een mobiliteitshub, parkeergarage/-terrein of op straat in een parkeersector).
aa. **Parkeersector:** het gebied waarvoor de parkeervergunning geldt;
bb. **Parkeervoorziening:** een voorziening die geschikt is voor het parkeren van voertuigen;
cc. **POET-lijst:** Parkeren-op-Eigen-Terrein-lijst, waarop adressen staan vermeld die beschikken over autoparkeergelegenheid op eigen terrein of waarvoor een nulvergunningenafspraak is gemaakt of waarin het parkeren wordt voorzien in mobiliteitshubs;
dd. **Publieke deelauto:** auto die wordt aangeboden op grond van een overeenkomst tussen natuurlijke personen en een aanbieder en die bedoeld is voor het herhaald en opeenvolgend gezamenlijk gebruik;
ee. **Ruimtelijke activiteit:** een omgevingsplanactiviteit zoals bedoeld in artikel 5.1 eerste lid onder a van de Omgevingswet.

Artikel 2 Reikwijdte regeling
Deze regeling is van toepassing wanneer in een (wijziging) omgevingsplan wordt vastgelegd dat deze regeling van toepassing is op het plan.

Artikel 3 Wijze van berekenen en afronden
1. Er wordt in de berekening van de parkeereis onderscheid gemaakt in het gebruikers- en bezoekersdeel.
2. Er vindt geen tussentijdse afronding plaats bij het bepalen van de parkeereis.
3. Aan het einde van de berekening wordt het gebruikers- en bezoekersdeel afzonderlijk afgerond. 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.

Artikel 4 Wijze van meten
1. De bruto vloeroppervlakte (bvo) van een ruimte, dan wel van meerdere ruimten, wordt gemeten volgens NEN 2580.
2. De afstand wordt gemeten als de kortst mogelijke loop- of fietsroute via de openbare ruimte van de parkeervoorziening en/of HOV-halte naar de dichtstbijzijnde toegang(sdeur) van het (bouw)plan. De afstand wordt bepaald door middel van het vaststellen van de kortste afstand met een online routenavigatiesysteem (bijvoorbeeld Google Maps) of door gebruik te maken van een Geografisch Informatie Systeem (GIS).

Hoofdstuk 2 Fietsparkeren

Artikel 5 Toepassingsbereik
Dit hoofdstuk is van toepassing op het grondgebied van de gemeente Zwolle met uitzondering van de Spoorzone zoals opgenomen in Hoofdstuk 4.

Artikel 6 Bepaling van de fietsparkeereis
1. De fietsparkeereis wordt vastgesteld door achtereenvolgens:
   a. Het bepalen van de normatieve fietsparkeervraag van de binnen het (bouw)plan voorziene functie(s), op basis van de fietsparkeernormen (Bijlage 2);
   b. Het bepalen van de maatgevende fietsparkeervraag zoals bepaald in artikel 7;
   c. Het toepassen van de salderingsregeling zoals bepaald in artikel 8.

2. De fietsparkeereis kan naar beneden worden bijgesteld als voldoende gemotiveerd en onderbouwd is dat het realiseren van de fietsparkeereis niet of slechts gedeeltelijk noodzakelijk is.

Artikel 7 Bepaling van de maatgevende fietsparkeervraag
1. Op de normatieve fietsparkeervraag van een (bouw)plan worden aanwezigheidspercentages (Bijlage 4) toegepast waarmee wordt vastgesteld wat de maatgevende fietsparkeervraag is.
2. Aanwezigheidspercentages zijn niet van toepassing op parkeerplaatsen die exclusief zijn toegewezen aan specifieke gebruikersgroepen.

Artikel 8 Salderingsregeling

1. Bij een wijziging van een functie of van de gebruiksactiviteit wordt rekening gehouden met de normatieve fietsparkeervraag (Bijlage 2) van de/het te vervallen functie/gebruik, gerekend naar het maatgevend moment (Bijlage 4) voor de nieuwe situatie.
2. Voorwaarde is dat die functie/het gebruik in de laatste twee jaar vóór de datum van indiening van de aanvraag in de praktijk aanwezig was. De normatieve fietsparkeervraag van de/het te vervallen functie/gebruik wordt verrekend met de fietsparkeervraag voor de nieuwe situatie, voor zover de bestaande parkeerplaatsen behouden blijven en beschikbaar zijn voor de nieuwe situatie.
3. In het geval dat de/het te vervallen functie/gebruik planologisch niet is toegestaan, of zonder de daarvoor benodigde vergunning is gerealiseerd, kan het college besluiten af te wijken van het bepaalde in het eerste en tweede lid.

Artikel 9 Voorzien in de fietsparkeereis

1. Op eigen terrein dient te worden voorzien in de fietsparkeereis.
2. Indien op eigen terrein niet (volledig) in de fietsparkeereis wordt voorzien – en de aanvrager voldoende aannemelijk heeft gemaakt dat het feitelijk of in redelijkheid onmogelijk dan wel onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voorzien in de parkeereis op eigen terrein – kan daarin op een alternatieve wijze worden voorzien binnen maximale loopafstanden zoals opgenomen in Bijlage 6.

Artikel 10 Kwaliteitseisen fietsparkeren

1. Fietsparkeerplaatsen die nieuw worden aangelegd in een gemeenschappelijke fietsenstalling dienen te voldoen aan de kwaliteitseisen fietsparkeren zoals opgenomen in Bijlage 7.
2. Van het bepaalde in het eerste lid kan gemotiveerd worden afgeweken als voldoende gemotiveerd en onderbouwd is dat het voldoen aan de kwaliteitseisen in bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op (bouw)plannen waarop de Beleidsregel zelfstandige woonruimte van toepassing is.

Hoofdstuk 3 Autoparkeren

Artikel 11 Toepassingsbereik

Dit hoofdstuk is van toepassing op het grondgebied van de gemeente Zwolle met uitzondering van de Spoorzone (Bijlage 10) zoals opgenomen in Hoofdstuk 4.

Artikel 12 Bepaling van de autoparkeereis

1. De autoparkeereis wordt bepaald door achtereenvolgens:
   a. Het bepalen van de normatieve autoparkeervraag van de binnen het (bouw)plan voorziene functie(s), op basis van de autoparkeernormen (Bijlage 3), waarbij de gebiedsindeling zoals opgenomen in Bijlage 1 van toepassing is;
   b. Het toepassen van een of meerdere reducties op de normatieve autoparkeervraag, zoals bepaald in artikel 13;
   c. Het bepalen van de maatgevende autoparkeervraag zoals bepaald in artikel 14;
   d. Het toepassen van de salderingsregeling zoals bepaald in artikel 15.

2. De in lid 1, aanhef en onder a genoemde normatieve autoparkeervraag kan naar boven worden bijgesteld als voldoende gemotiveerd en onderbouwd is dat deze in bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.
3. De in lid 1, aanhef en onder a genoemde normatieve autoparkeervraag kan naar beneden worden bijgesteld als voldoende gemotiveerd en onderbouwd is dat deze niet of slechts gedeeltelijk noodzakelijk is, onder de voorwaarde dat de adressen waarvoor niet in de parkeereis wordt voorzien, worden geregistreerd op de POET-lijst als nulvergunningenafspraak.

Artikel 13 Reductie van de normatieve autoparkeervraag (HOV en deelauto)

1. De normatieve autoparkeervraag van een (bouw)plan kan worden gereduceerd als het (bouw)plan nabij een halte ligt van het HOV, zoals opgenomen in Bijlage 1. Hierbij gelden de volgende voorwaarden en berekeningsmethoden voor de reductie:
   a. De locatie van het (bouw)plan ligt op maximaal 500 meter afstand van de HOV-halte (hoofdingang station of halte);
   b. Bij toepassing van de reductie door aanwezigheid HOV wordt onderscheid gemaakt in de in Bijlage 1 aangeduide zones:

i. De normatieve autoparkeervraag van alle binnen het (bouw)plan geplande functies wordt in de in Bijlage 1 aangeduide zones I, II en IV met 10% gereduceerd;
ii. De normatieve autoparkeervraag van alle binnen het (bouw)plan geplande functies wordt in de in Bijlage 1 aangeduide zones V en VI met 5% gereduceerd.

2. De normatieve autoparkeervraag van het (bouw)plan gelegen in de in artikel 18 genoemde gebieden, waarbij de parkeereis wordt voorzien in een mobiliteitshub, wordt voor de hoofdfunctie wonen het gebruikersaandeel standaard met 10% gereduceerd door de inzet van deelauto's, waarbij geldt dat:
   a. De voor het (bouw)plan benodigde deelauto's bij ingebruikname van het (bouw)plan beschikbaar zijn;
   b. De gemeente de beschikbaarheid van de benodigde deelauto's organiseert;
   c. De inzet van één deelauto 5 autoparkeerplaatsen vervangt;
   d. De aanvrager medeverantwoordelijk is voor het realiseren van de randvoorwaarden om deelmobiliteit te stimuleren onder de toekomstige gebruikers.

3. De normatieve autoparkeervraag van een (bouw)plan, uitgezonderd een (bouw)plan dat is gelegen in de in artikel 18 genoemde gebieden, kan worden gereduceerd door één of meerdere deelauto's ter beschikking te stellen. Hierbij gelden de volgende voorwaarden en berekeningsmethoden voor de reductie:
   a. De inzet van deelauto's leidt alleen voor de hoofdfunctie wonen tot een reductie van het gebruikersaandeel;
   b. De inzet van één publieke deelauto vervangt 3 autoparkeerplaatsen en één collectieve deelauto vervangt 5 autoparkeerplaatsen;
   c. Bij toepassing van de reductie door de inzet van deelauto's wordt onderscheid gemaakt in de in Bijlage 1 aangeduide zones:
      i. De normatieve autoparkeervraag van een (bouw)plan wordt in de in Bijlage 1 aangeduide zones I, II en IV met maximaal 10% gereduceerd door de inzet van een of meerdere publieke deelauto's en/of wordt maximaal 20% gereduceerd door de inzet van collectieve deelauto's;
      ii. Bij een (bouw)plan in de in Bijlage 1 aangeduide zones V en VI zijn de percentages genoemd onder i. respectievelijk 5% en 10%;

   d. De inzet van een of meerdere deelauto's wordt voldoende aannemelijk gemaakt, waarbij de deelauto's 24 uur per dag en 7 dagen per week ter beschikking staan aan de gebruikers of anderszins zijn gegarandeerd;
   e. Collectieve deelauto's zijn onderdeel van het woon- of mobiliteitsconcept. Dit betekent dat gebruikers verantwoordelijk zijn voor beheer en instandhouding van de deelauto's;
   f. Publieke deelauto's die op het moment van indiening van de aanvraag al in de openbare ruimte beschikbaar zijn leiden niet tot een reductie van de autoparkeereis.

4. De mogelijkheden om de normatieve autoparkeervraag te reduceren, zoals bepaald voor HOV en deelmobiliteit, kunnen worden gecombineerd binnen één (bouw)plan.
5. Wanneer een aanvrager gebruik wenst te maken / maakt van een of meerdere reductiemogelijkheden is vereist dat deze worden uitgewerkt in een mobiliteitsplan. Hiervoor kan een format in de vorm van een Mobiliteitsprogramma van Eisen beschikbaar worden gesteld.
6. Parkeerplaatsen die als gevolg van de reductie van de normatieve parkeervraag, in het kader van de inzet van deelauto's, niet worden aangelegd in de in de Bijlage 1 aangeduide zones V en VI, dienen op eigen terrein te worden aangewezen in de vorm van een ruimtelijke reservering.

Artikel 14 Bepaling van de maatgevende autoparkeervraag

1. Op de normatieve autoparkeervraag van een (bouw)plan worden aanwezigheidspercentages (Bijlage 4) toegepast waarmee wordt vastgesteld wat de maatgevende autoparkeervraag is.
2. Aanwezigheidspercentages zijn niet van toepassing op parkeerplaatsen die exclusief zijn toegewezen aan specifieke gebruikersgroepen.

Artikel 15 Salderingsregeling

1. Bij een wijziging van een functie of van de gebruiksactiviteit wordt rekening gehouden met de normatieve autoparkeervraag (Bijlage 3) van de/het te vervallen functie/gebruik, gerekend naar het maatgevend moment (Bijlage 4) voor de nieuwe situatie.
2. Voorwaarde is dat die functie/het gebruik in de laatste twee jaar vóór de datum van indiening van de aanvraag in de praktijk aanwezig was. De normatieve autoparkeervraag van de/het te vervallen functie/gebruik wordt verrekend met de autoparkeervraag voor de nieuwe situatie, voor zover de bestaande parkeerplaatsen behouden blijven en beschikbaar zijn voor de nieuwe situatie.

3. In het geval dat de/het te vervallen functie/gebruik planologisch niet is toegestaan, of zonder de daarvoor benodigde vergunning is gerealiseerd, kan het college besluiten af te wijken van het bepaalde in het eerste lid.

Artikel 16 Voorzien in de autoparkeereis, uitgezonderd ontwikkelgebieden

1. Met uitzondering van de in artikel 18 opgenomen gebieden, wordt in beginsel op eigen terrein in de autoparkeereis voorzien. De adressen waarvoor in de parkeereis op eigen terrein wordt voorzien, worden geregistreerd op de POET-lijst.
2. Voor de zones V en VI (Bijlage 1) gelden, bij het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein, omrekenfactoren (Bijlage 5) waarbij per type parkeervoorziening wordt uitgegaan van het opgenomen berekeningsaantal.
3. Indien op eigen terrein niet (volledig) in de autoparkeereis wordt voorzien - en de aanvrager voldoende aannemelijk heeft gemaakt dat het feitelijk of in redelijkheid onmogelijk dan wel onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voorzien in de autoparkeereis op eigen terrein - kan de autoparkeereis op een nieuw of bestaand privaat terrein elders worden gefaciliteerd, onder voorwaarde dat:
   a. Het desbetreffende terrein binnen de maximale loopafstand (Bijlage 6) ligt die geldt voor de betreffende functie;
   b. De aanvrager aantoonbaar heeft gemaakt dat het benodigde aantal parkeerplaatsen, op het maatgevend moment, beschikbaar is;
   c. Nieuw te realiseren parkeerplaatsen voldoen aan de kwaliteitseisen autoparkeren zoals opgenomen in artikel 20;
   d. De adressen waarvoor in de autoparkeereis wordt voorzien op privaat terrein, worden geregistreerd op de POET-lijst.

4. Indien op eigen terrein en op privaat terrein niet (volledig) in de autoparkeereis wordt voorzien - en de aanvrager voldoende aannemelijk heeft gemaakt dat het feitelijk of in redelijkheid onmogelijk dan wel onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voorzien in de autoparkeereis op eigen terrein en privaat terrein - kan de autoparkeereis in de openbare ruimte worden gefaciliteerd gebruikmakend van (bestaande) openbare parkeerplaatsen, onder voorwaarde dat:
   a. Voor het gebied gelegen in zone I, II en IV (Bijlage 1), uitgezonderd de gebieden genoemd in artikel 18, geldt:
      i. Voor het gebruikersaandeel, indien het een gereguleerd gebied is op het moment van (omgevingsplan)vergunningverlening, voor het adres een of meerdere parkeervergunningen verleend kunnen worden voor de autoparkeereis, omdat het maximaal aantal uit te geven parkeervergunningen van de parkeersector niet is of door toevoeging van het (bouw)plan wordt bereikt;
      ii. Voor het gebruikersaandeel, indien het nog geen gereguleerd gebied is op het moment van (omgevingsplan)vergunningverlening, de parkeerdruk op de parkeerplaatsen binnen de maximale loopafstanden (Bijlage 6), na afwenteling van de autoparkeereis vanuit het (bouw)plan, op het maatgevend moment aantoonbaar, door middel van een representatief parkeeronderzoek, niet hoger is dan 85% (overdag) of 90% (avond en nacht);
      iii. Voor het bezoekersaandeel wordt voorzien in de autoparkeereis binnen de maximale loopafstanden (Bijlage 6) aangevuld met de parkeersector indien het een gereguleerd gebied is op het moment van (omgevingsplan)vergunningverlening;

   b. Voor het gebied gelegen in zone V en VI (Bijlage 1):
      i. De parkeerdruk op de parkeerplaatsen binnen de maximale loopafstanden (Bijlage 6), na afwenteling van de autoparkeereis vanuit het (bouw)plan, op het maatgevend moment niet hoger is dan 85% (overdag) of 90% (avond en nacht) waarbij er waar nodig onderscheid gemaakt wordt tussen een gebruikers- en bezoekersaandeel;
      ii. De parkeerdruk op het maatgevend moment (Bijlage 4) aantoonbaar is gemaakt door middel van een representatief parkeeronderzoek.

Artikel 17 Parkeerrechten uitgezonderd ontwikkelgebieden

1. Indien voor een (bouw)plan in de autoparkeereis wordt voorzien door middel van één of meer parkeerproducten, dan wordt aan dat (bouw)plan een aantal rechten om een parkeervergunning aan te vragen gekoppeld dat gelijk staat aan het aantal parkeervergunningen dat wordt gebruikt om geheel of gedeeltelijk te voorzien in de autoparkeereis.
2. De aanvrager draagt voorafgaand aan de verlening van de omgevingsvergunning, of uiterlijk 20 werkdagen voor de ingebruikname van het (bouw)plan, zorg voor het aanleveren van de adressen van het (bouw)plan waaraan het recht om een parkeervergunning aan te vragen moet worden gekoppeld. Bij de verdeling van die parkeervergunningen over de adressen binnen het (bouw)plan

hanteert de aanvrager de verdeling over de verschillende functies binnen het (bouw)plan die volgt uit de berekening in de parkeerbalans.
3. Indien de adressen niet voorafgaand aan de verlening van de omgevingsvergunning (kunnen) worden aangeleverd, neemt het college in de omgevingsvergunning het vergunningsvoorschrift op dat het (bouw)plan niet eerder in gebruik mag worden genomen dan nadat het college schriftelijk akkoord heeft gegeven op de aangeleverde adressen van het (bouw)plan.
4. De adressen waaraan geen recht om een parkeervergunning aan te vragen wordt gekoppeld, worden als nulvergunningenafspraak op de POET-lijst geregistreerd.

Artikel 18 Voorzien in de autoparkeereis in ontwikkelgebieden

1. In de volgende gebieden wordt in de autoparkeereis voorzien in mobiliteitshubs, mits voldoende aannemelijk is dat deze oplossing voor het betreffende (bouw)plan uitvoerbaar en tijdig beschikbaar is:
   a. Stadshart (Bijlage 8);
   b. Nieuwe Veemarkt (Bijlage 9).

2. Indien de autoparkeereis niet in een mobiliteitshub kan worden voorzien omdat niet voldoende aannemelijk is dat die oplossing voor het betreffende (bouw)plan uitvoerbaar en tijdig beschikbaar is, dient de aanvrager op een andere wijze, anders dan in de openbare ruimte en binnen de maximale loopafstanden, in de autoparkeereis te voorzien.
3. De loopafstand tussen de mobiliteitshub of een parkeervoorziening zoals bedoeld in lid 2 en het te realiseren (bouw)plan bedraagt niet meer dan de in Bijlage 6 genoemde maximale loopafstanden.
4. Indien de autoparkeereis 3 of minder is, en daarin wordt voorzien op eigen terrein, dan wordt afgeweken van het eerste lid.
5. De gemeente zorgt voor de realisatie en exploitatie van de mobiliteitshub. De aanvrager is voor de autoparkeereis die gerealiseerd moet worden in een mobiliteitshub een bijdrage verschuldigd zoals bedoeld in Hoofdstuk 5.
6. Alle adressen worden geregistreerd op de POET-lijst.

Artikel 19 Parkeerrechten in ontwikkelgebieden

1. Indien voor een (bouw)plan in een ontwikkelgebied in de autoparkeereis wordt voorzien in een mobiliteitshub wordt aan dat (bouw)plan een aantal rechten om een hubabonnement aan te vragen gekoppeld dat gelijk staat aan het gebruikersdeel van de normatieve autoparkeervraag nadat daarop de reducties zijn toegepast.
2. De aanvrager draagt voorafgaand aan de verlening van de omgevingsvergunning, of uiterlijk 20 werkdagen voor de ingebruikname van het (bouw)plan, zorg voor het aanleveren van de adressen van het (bouw)plan waaraan het recht om een hubabonnement aan te vragen moet worden gekoppeld. Bij de verdeling van die hubabonnementen over de adressen binnen het (bouw)plan hanteert de aanvrager de verdeling over de verschillende functies binnen het (bouw)plan die volgt uit de berekening in de parkeerbalans.
3. Indien de adressen niet voorafgaand aan de verlening van de omgevingsvergunning (kunnen) worden aangeleverd, neemt het college in de omgevingsvergunning het vergunningsvoorschrift op dat het (bouw)plan niet eerder in gebruik mag worden genomen dan nadat het college schriftelijk akkoord heeft gegeven op de aangeleverde adressen van het (bouw)plan.
4. De adressen waaraan een recht op een hubabonnement wordt gekoppeld, worden als zodanig op de POET-lijst geregistreerd.

Artikel 20 Kwaliteitseisen autoparkeren

Autoparkeerplaatsen die nieuw worden aangelegd op eigen terrein dienen te voldoen aan de ontwerpeisen die volgen uit de volgende publicaties:
a. In parkeergarages en op parkeerterreinen: NEN 2443:2013 (of diens opvolgers), voor zover het de verkeerstechnische en ruimtelijke ontwerpeisen betreft. Met dien verstande dat voor alle parkeerplaatsen een minimale parkeervakbreedte van 2,50 meter geldt;
b. Voor overige parkeerplaatsen: ASVV 2021 (of diens opvolgers).

Artikel 21 Gehandicaptenparkeren

1. Voor het deel van de autoparkeereis waarvoor nieuwe parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd, wordt:
   a. Bij functies die vallen onder de hoofdgroep ‘gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen’, met een autoparkeereis van minimaal 15 parkeerplaatsen, ten minste 3% van de autoparkeereis uitgevoerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1;
   b. Bij functies die vallen onder de hoofdgroep ‘sport, cultuur en ontspanning’ en ‘winkelen en boodschappen’, met een autoparkeereis van minimaal 25 parkeerplaatsen, ten minste 1%

van de autoparkeereis uitgevoerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1. Bij publieke voorzieningen (bioscoop, bibliotheek en gemeentehuis) wordt ten minste 5% van de autoparkeereis uitgevoerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats;
   c. Bij functies die vallen onder de hoofdgroep 'werken', met een autoparkeereis van minimaal 50 parkeerplaatsen, ten minste 1% van de autoparkeereis uitgevoerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1;
   d. Bij functies aanleunwoningen en serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen) die vallen onder de hoofdgroep 'wonen', met een autoparkeereis van minimaal 20 parkeerplaatsen, ten minste 2% van de autoparkeereis uitgevoerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1.

2. De locatie van gehandicaptenparkeerplaatsen is in de directe nabijheid (in ieder geval binnen 100 meter) van een entree tot het bouwwerk.
3. Ter voorbereiding op de mogelijk toekomstige aanleg van (gereserveerde) gehandicaptenparkeerplaatsen, dient bij functies hiervoor genoemd in het eerste lid, onder a en d, aanvullend 5% van de nieuw aan te leggen parkeerplaatsen breder (minimaal 3,50 meter) te worden uitgevoerd.
4. Bovenstaande leden zijn niet van toepassing wanneer in de autoparkeereis wordt voorzien in een mobiliteitshub.

Artikel 22 Laden en lossen van goederen
1. Indien een (bouw)plan daartoe aanleiding geeft wordt op eigen terrein in voldoende mate voorzien in ruimte voor het laden en lossen van goederen, conform ASVV 2021 of diens opvolgers.
2. Indien voldoende gemotiveerd en onderbouwd is dat het laden en lossen redelijkerwijs niet op eigen terrein kan plaatsvinden, dan kan van het eerste lid worden afgeweken onder de voorwaarde dat op een andere wijze wordt voorzien in mogelijkheden voor het laden en lossen van goederen.
3. De in lid 1 bepaalde ruimte voor laden en lossen, kan naar beneden worden bijgesteld als voldoende gemotiveerd en onderbouwd is dat deze niet of slechts gedeeltelijk noodzakelijk is.

Hoofdstuk 4 Spoorzone

Artikel 23 Toepassingsbereik
Dit hoofdstuk is van toepassing op het gebied dat op de kaart in Bijlage 10 is aangeduid als Spoorzone.

Paragraaf 4.1 Fietsparkeren

Artikel 24 Bepaling van de fietsparkeereis
1. De fietsparkeereis wordt vastgesteld door achtereenvolgens:
   a. Het bepalen van de normatieve fietsparkeervraag van de binnen het (bouw)plan voorziene functie(s), op basis van de fietsparkeernormen (Bijlage 2);
   b. Het bepalen van de maatgevende fietsparkeervraag zoals bepaald in artikel 25;
   c. Het toepassen van de salderingsregeling zoals bepaald in artikel 26.

2. De fietsparkeereis kan naar beneden worden bijgesteld als voldoende gemotiveerd en onderbouwd is dat het realiseren van de fietsparkeereis niet of slechts gedeeltelijk noodzakelijk is.

Artikel 25 Bepaling van de maatgevende fietsparkeervraag
1. Op de normatieve fietsparkeervraag van een (bouw)plan worden aanwezigheidspercentages (Bijlage 4) toegepast waarmee wordt vastgesteld wat de maatgevende fietsparkeervraag is.
2. Aanwezigheidspercentages zijn niet van toepassing op parkeerplaatsen die exclusief zijn toegewezen aan specifieke gebruikersgroepen.

Artikel 26 Salderingsregeling
1. Bij een wijziging van een functie of van de gebruiksactiviteit wordt rekening gehouden met de normatieve fietsparkeervraag (Bijlage 2) van de/het te vervallen functie/gebruik, gerekend naar het maatgevend moment (Bijlage 4) voor de nieuwe situatie.
2. Voorwaarde is dat die functie/het gebruik in de laatste twee jaar vóór de datum van indiening van de aanvraag in de praktijk aanwezig was. De normatieve fietsparkeervraag van de/het te vervallen functie/gebruik wordt verrekend met de fietsparkeervraag voor de nieuwe situatie, voor zover de bestaande parkeerplaatsen behouden blijven en beschikbaar zijn voor de nieuwe situatie.
3. In het geval dat de/het te vervallen functie/gebruik planologisch niet is toegestaan, of zonder de daarvoor benodigde vergunning is gerealiseerd, kan het college besluiten af te wijken van het bepaalde in het eerste lid.

Artikel 27 Voorzien in de fietsparkeereis
De fietsparkeereis 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 eigen terrein.

Artikel 28 Kwaliteitseisen fietsparkeren

1. Fietsparkeerplaatsen die nieuw worden aangelegd in een gemeenschappelijke fietsenstalling dienen te voldoen aan de kwaliteitseisen fietsparkeren zoals opgenomen in Bijlage 7.
1. Van het bepaalde in het eerste lid kan gemotiveerd worden afgeweken als voldoende gemotiveerd en onderbouwd is dat het voldoen aan de kwaliteitseisen in bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op (bouw)plannen waarop de Beleidsregel zelfstandige woonruimte van toepassing is.

Paragraaf 4.2 Autoparkeren

Artikel 29 Bepaling van de autoparkeereis

1. De autoparkeereis wordt vastgesteld door achtereenvolgens:
   a. Het bepalen van de normatieve autoparkeervraag van de binnen het (bouw)plan voorziene functie(s), op basis van de autoparkeernormen (Bijlage 3);
   b. Het bepalen van de maatgevende autoparkeervraag zoals bepaald in artikel 30;
   c. Het toepassen van de salderingsregeling zoals bepaald in artikel 31;
   d. Voor de functie wonen wordt de autoparkeereis aangevuld met 0,025 parkeerplaats per woning voor deelauto's, waarbij geldt dat:
      i. De voor het (bouw)plan benodigde deelauto's bij ingebruikname van het (bouw)plan beschikbaar zijn;
      ii. De gemeente de beschikbaarheid van de benodigde deelauto's organiseert;
      iii. De aanvrager medeverantwoordelijk is voor het realiseren van de randvoorwaarden om deelmobiliteit te stimuleren onder de toekomstige gebruikers.

2. De in lid 1, aanhef en onder a genoemde normatieve autoparkeervraag kan naar boven worden bijgesteld als voldoende gemotiveerd en onderbouwd is dat het realiseren van de berekende normatieve autoparkeervraag in bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.
3. De in lid 1, aanhef en onder a genoemde normatieve autoparkeervraag kan naar beneden worden bijgesteld als voldoende gemotiveerd en onderbouwd is dat het realiseren van de berekende normatieve autoparkeervraag niet of slechts gedeeltelijk noodzakelijk is, onder de voorwaarde dat de adressen waarvoor niet in de autoparkeereis wordt voorzien, worden geregistreerd op de POET-lijst als nulvergunningenafspraak.

Artikel 30 Bepaling van de maatgevende autoparkeervraag

1. Op de normatieve autoparkeervraag van een (bouw)plan worden aanwezigheidspercentages (Bijlage 4) toegepast waarmee wordt vastgesteld wat de maatgevende autoparkeervraag is.
2. Aanwezigheidspercentages zijn niet van toepassing op parkeerplaatsen die exclusief zijn toegewezen aan specifieke gebruikersgroepen.

Artikel 31 Salderingsregeling

1. Bij een wijziging van een functie of van de gebruiksactiviteit wordt rekening gehouden met de normatieve autoparkeervraag (Bijlage 3) van de/het te vervallen functie/gebruik, gerekend naar het maatgevend moment (Bijlage 4) voor de nieuwe situatie.
2. Voorwaarde is dat die functie/het gebruik in de laatste twee jaar vóór de datum van indiening van de aanvraag in de praktijk aanwezig was. De normatieve autoparkeervraag van de/het te vervallen functie/gebruik wordt verrekend met de autoparkeervraag voor de nieuwe situatie, voor zover de bestaande parkeerplaatsen behouden blijven en beschikbaar zijn voor de nieuwe situatie.
3. In het geval dat de/het te vervallen functie/gebruik planologisch niet is toegestaan, of zonder de daarvoor benodigde vergunning is gerealiseerd, kan het college besluiten af te wijken van het bepaalde in het eerste lid.

Artikel 32 Voorzien in de autoparkeereis

1. In de Spoorzone wordt in de autoparkeereis voorzien in mobiliteitshubs, mits voldoende aannemelijk is dat deze oplossing voor het betreffende (bouw)plan uitvoerbaar en tijdig beschikbaar is.
2. Indien de autoparkeereis niet in een mobiliteitshub kan worden voorzien omdat niet voldoende aannemelijk is dat die oplossing voor het betreffende (bouw)plan uitvoerbaar en tijdig beschikbaar is, dient de aanvrager op een andere wijze, anders dan in de openbare ruimte en binnen de maximale loopafstanden, in de autoparkeereis te voorzien.

3. De loopafstand tussen de mobiliteitshub of een parkeervoorziening zoals bedoeld in lid 2 en het te realiseren (bouw)plan bedraagt niet meer dan de in Bijlage 6 genoemde maximale loopafstanden.
4. De gemeente zorgt voor de realisatie en exploitatie van de mobiliteitshub. De aanvrager is voor de parkeereis die gerealiseerd moet worden in een mobiliteitshub een bijdrage verschuldigd zoals bedoeld in Hoofdstuk 5.
5. De parkeerplaatsen voor deelauto's worden exclusief beschikbaar gesteld voor deelauto's.
6. Alle adressen worden geregistreerd op de POET-lijst.

Artikel 33 Parkeerrechten in Spoorzone

1. Indien voor een (bouw)plan in de Spoorzone in de autoparkeereis wordt voorzien in een mobiliteitshub wordt aan dat (bouw)plan een aantal rechten om een hubabonnement aan te vragen gekoppeld dat gelijk staat aan het gebruikersdeel van de normatieve autoparkeervraag.
2. De aanvrager draagt voorafgaand aan de verlening van de omgevingsvergunning, of uiterlijk 20 werkdagen voor de ingebruikname van het (bouw)plan, zorg voor het aanleveren van de adressen van het (bouw)plan waaraan het recht om een hubabonnement aan te vragen moet worden gekoppeld. Bij de verdeling van die hubabonnementen over de adressen binnen het (bouw)plan hanteert de aanvrager de verdeling over de verschillende functies binnen het (bouw)plan die volgt uit de berekening in de parkeerbalans.
3. Indien de adressen niet voorafgaand aan de verlening van de omgevingsvergunning (kunnen) worden aangeleverd, neemt het college in de omgevingsvergunning het vergunningsvoorschrift op dat het (bouw)plan niet eerder in gebruik mag worden genomen dan nadat het college schriftelijk akkoord heeft gegeven op de aangeleverde adressen van het (bouw)plan.
4. De adressen waaraan een recht om een hubabonnement wordt gekoppeld, worden als zodanig op de POET-lijst geregistreerd.

Artikel 34 Kwaliteitseisen autoparkeren

Autoparkeerplaatsen die nieuw worden aangelegd op eigen terrein dienen te voldoen aan de ontwerpeisen die volgen uit de volgende publicaties:

a. In parkeergarages en op parkeerterreinen: NEN 2443, voor zover het de verkeerstechnische en ruimtelijke ontwerpeisen betreft. Met dien verstande dat voor alle parkeerplaatsen een minimale parkeervakbreedte van 2,50 meter geldt;
b. Voor overige parkeerplaatsen: ASVV 2021.

Artikel 35 Gehandicaptenparkeren

1. Voor het deel van de autoparkeereis waarvoor nieuwe parkeerplaatsen worden aangelegd, wordt:
    a. Bij functies die vallen onder de hoofdgroep 'gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen', met een autoparkeereis van minimaal 15 parkeerplaatsen, ten minste 3% van de autoparkeereis uitgevoerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1;
    b. Bij functies die vallen onder de hoofdgroep 'sport, cultuur en ontspanning' en 'winkelen en boodschappen', met een autoparkeereis van minimaal 25 parkeerplaatsen, ten minste 1% van de autoparkeereis uitgevoerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1. Bij publieke voorzieningen (bioscoop, bibliotheek en gemeentehuis) wordt ten minste 5% van de autoparkeereis uitgevoerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats;
    c. Bij functies die vallen onder de hoofdgroep 'werken', met een autoparkeereis van minimaal 50 parkeerplaatsen, ten minste 1% van de autoparkeereis uitgevoerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1;
    d. Bij functies aanleunwoningen en serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen) die vallen onder de hoofdgroep 'wonen', met een autoparkeereis van minimaal 20 parkeerplaatsen, ten minste 2% van de autoparkeereis uitgevoerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1.
2. De locatie van gehandicaptenparkeerplaatsen is in de directe nabijheid (in ieder geval binnen 100 meter) van een entree tot het bouwwerk.
3. Ter voorbereiding op de mogelijk toekomstige aanleg van (gereserveerde) gehandicaptenparkeerplaatsen, dient bij functies hiervoor genoemd in het eerste lid, onder a en d, aanvullend 5% van de nieuw aan te leggen parkeerplaatsen breder (minimaal 3,50 meter) te worden uitgevoerd.
4. Bovenstaande leden zijn niet van toepassing wanneer in de autoparkeereis wordt voorzien in een mobiliteitshub.

Artikel 36 Laden en lossen van goederen

1. Indien een (bouw)plan daartoe aanleiding geeft wordt op eigen terrein in voldoende mate voorzien in ruimte voor het laden en lossen van goederen, conform ASVV.

2. Indien voldoende gemotiveerd en onderbouwd is dat het laden en lossen, redelijkerwijs niet op eigen terrein kan plaatsvinden, dan kan van het eerste lid worden afgeweken onder de voorwaarde dat op een andere wijze wordt voorzien in het laden en lossen van goederen.
3. De in lid 1 bepaalde ruimte voor laden en lossen, kan naar beneden worden bijgesteld als voldoende gemotiveerd en onderbouwd is dat deze niet of slechts gedeeltelijk noodzakelijk is.

Hoofdstuk 5 Gebiedsgerichte bijdrage voor mobiliteit

Artikel 37 Reikwijdte van de bijdrageregeling

De bijdrageregeling is van toepassing op de ontwikkelgebieden, voor zover in de autoparkeereis wordt voorzien in een mobiliteitshub:

a. Stadshart (Bijlage 8);
b. Nieuwe Veemarkt (Bijlage 9);
c. Spoorzone (Bijlage 10).

Artikel 38 Toepassing van de bijdrageregeling

1. Een mobiliteitshub voldoet ten minste aan de volgende cumulatieve eisen:
   a. de capaciteit van de mobiliteitshub is voldoende om te voorzien in de autoparkeereis van het (bouw)plan;
   b. de mobiliteitshub is ten tijde van verlening van de omgevingsvergunning beschikbaar.

2. Het college kan, onverminderd het bepaalde in het eerste lid, onderdeel a, afwijken van het bepaalde in het eerste lid, onderdeel b, indien:
   a. ten tijde van verlening van de omgevingsvergunning een (tijdelijke) parkeervoorziening beschikbaar is; of
   b. ten tijde van verlening van de omgevingsvergunning concreet zicht bestaat op realisatie van de (tijdelijke) parkeervoorziening en/of mobiliteitshub en het college in de omgevingsvergunning een vergunningsvoorschrift opneemt dat het (bouw)plan niet eerder in gebruik mag worden genomen dan nadat de (tijdelijke) parkeervoorziening en/of mobiliteitshub beschikbaar is.

3. Indien het college van de afwijkingsmogelijkheid in het tweede lid, onderdeel a, gebruikmaakt voor een (tijdelijke) parkeervoorziening, wordt deze (tijdelijke) parkeervoorziening door of namens de gemeente in ieder geval in stand gehouden totdat is voorzien in een mobiliteitshub.
4. In de omgevingsvergunning worden in ieder geval de volgende aspecten vastgelegd:
   a. De locatie van het (bouw)plan;
   b. De af te kopen autoparkeereis;
   c. De parkeerrechten en verdeling;
   d. De bijdrage;
   e. De locatie van de mobiliteitshub of een (tijdelijke) parkeervoorziening;
   f. De tijdspanne waarbinnen de mobiliteitshub of (tijdelijke) parkeervoorziening wordt gerealiseerd, indien toepassing wordt gegeven aan het tweede lid;
   g. Een vergunningvoorschrift als bedoeld in het tweede lid, onderdeel b, indien daar toepassing aan wordt gegeven.

Artikel 39 Regels voor afkopen van parkeereis door bijdrage

1. Aanvrager koopt de autoparkeereis, voor zover deze wordt voorzien in een mobiliteitshub, af door betaling van een bijdrage aan de gemeente.
2. Het afkoopbedrag bedraagt € 19.950,- per parkeerplaats (prijspeil 2026, exclusief BTW). Over het afkoopbedrag vindt jaarlijks een prijsindexatie plaats op basis van de prijsindex grond-, weg- en waterbouw (GWW).
3. Het college stort de bijdrage in het mobiliteitsfonds.

Artikel 40 Bestemming bijdrage

1. Het college zal de bijdrage uitsluitend aanwenden voor het realiseren en in stand houden van mobiliteitshubs en (tijdelijke) parkeervoorzieningen.
2. Wanneer het college binnen 10 jaar na betaling de bijdrage niet geheel heeft aangewend voor de realisatie en/of instandhouding van mobiliteitshubs en (tijdelijke) parkeervoorzieningen, investeert het college in andere (tijdelijke) mobiliteitsoplossingen zoals het aanbieden van deelmobiliteit, realisatie of bijdragen aan ov-haltes en looproutes naar ov-haltes, lokale fietsverbindingen, herinrichtingen van lokale infrastructuur en logistieke maatregelen.

Artikel 41 Betaling bijdrage
Het college brengt de bijdrage in rekening bij de aanvrager bij de verlening van de omgevingsvergunning.

Hoofdstuk 6 Slotbepalingen

Artikel 42 Hardheidsclausule
Het college heeft de bevoegdheid om in bijzondere onvoorziene situaties bij het verlenen van een omgevingsvergunning geheel of gedeeltelijk af te wijken van de berekende auto- en fietsparkeereis, waarbij een dergelijke afwijking dient te worden gemotiveerd. Uit de motivatie moet blijken dat voor de betreffende functies van het (bouw)plan de fiets- en autoparkeereis is gewaarborgd voor de gebruikers en de bezoekers.

Artikel 43 Citeertitel
Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling mobiliteitsnormen Zwolle 2026.

Artikel 44 Inwerkingtreding
Deze regeling treedt in werking de dag na publicatie in het Gemeenteblad.

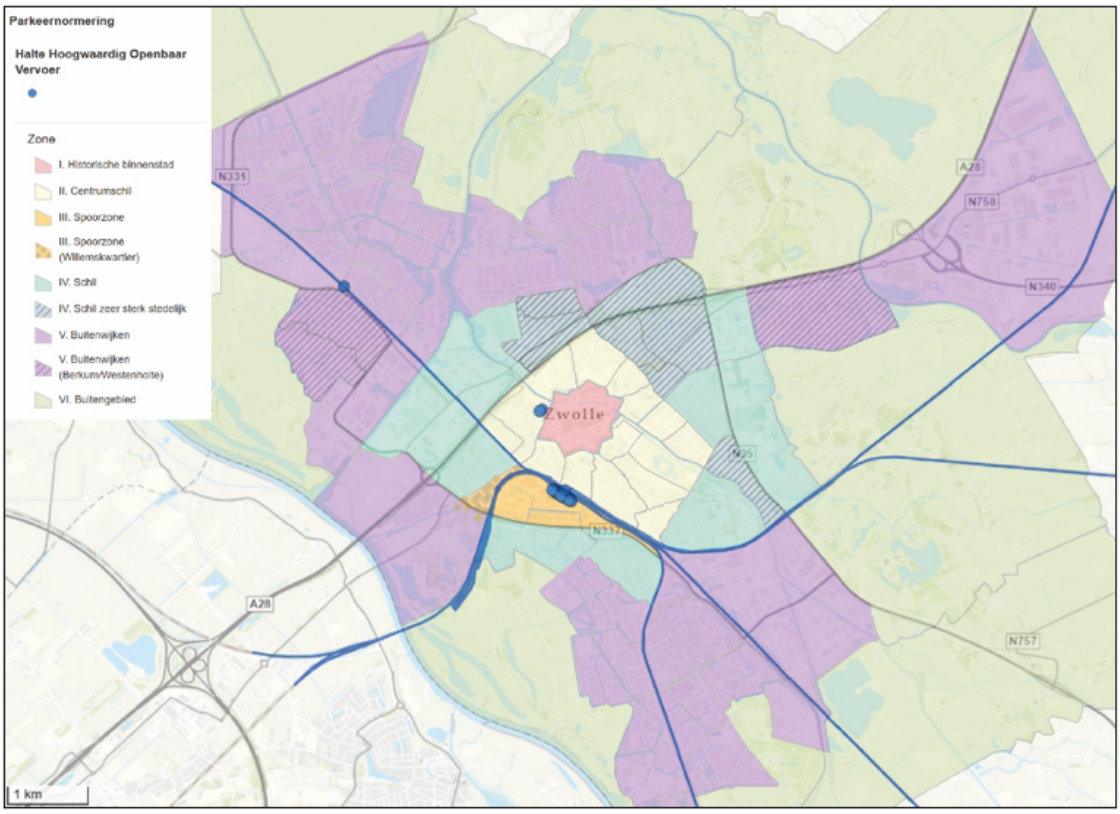
Aldus vastgesteld in de vergadering van15 september 2026.

P. Snijders, burgemeester,

D. Emmer, secretaris.

Bijlage 1 Gebiedsindeling en HOV-voorzieningen

1



1) Kaartviewer

Bijlage 2 Fietsparkeernormen

Hoofdgroep wonen (gebruikers) Functie	Eenheid	Parkeer-norm bewo-ners	Parkeer-norm Spoorzone
Koop, huis, vrijstaand	Per woning	5	5
Koop, huis, twee-onder-een-kap	Per woning	5	5
Koop, huis, tussen/hoek	Per woning	5	5
Koop, appartement, >100 m2 bvo	Per woning	5	5
Koop, appartement, 75-100 m2 bvo	Per woning	4	4
Koop, appartement, <75 m2 bvo	Per woning	3	3
Huur, huis, vrije sector	Per woning	5	5
Huur, huis (rijwoning), sociale huur, >125 m2 bvo	Per woning	5	5
Huur, huis (rijwoning), sociale huur, 100-125 m2 bvo	Per woning	5	5
Huur, huis (rijwoning), sociale huur, 75-100 m2 bvo	Per woning	4	4
Huur, huis (rijwoning), sociale huur, <75 m2 bvo	Per woning	3	3
Huur, appartement, vrije sector, >125 m2 bvo	Per woning	6	6
Huur, appartement, vrije sector, >100 m2 bvo	Per woning	5	5
Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m2 bvo	Per woning	4	4
Huur, appartement, vrije sector, <75 m2 bvo	Per woning	3	3
Huur, appartement, sociale huur, >100 m2 bvo	Per woning	5	5
Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m2 bvo	Per woning	4	4
Huur, appartement, sociale huur, <75 m2 bvo	Per woning	3	3
Koop, huur, appartement <50 m2 bvo	Per woning	n.v.t.	2
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector, <30 m2 bvo	Per woning	2	2
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	Per kamer	1	1
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	Per woning	1	1
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	Per woning	2	n.v.t.

Hoofdgroep wonen (bezoekers)

Functie	Eenheid	Historische binnenstad	Centrum-schil	Spoorzo-ne [2]	Schil	Buitenwij-ken	Buitenge-bied
Woning	Per woning	0,3	0,3	0,0	0,3	0,25	0,2
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	Per kamer	0,3	0,3	0,0	0,3	0,25	0,2

Hoofdgroep werken (gebruikers en bezoekersdeel)

Functie	Eenheid	Histori-sche bin-nenstad	Cen-trum-schil	Spoor-zone	Schil	Buiten-wijken	Buitenge-bied
Kantoor (zonder baliefunc-tie)	Per 100 m2 bvo	2,6	2,3	2,6	2,3	1,1	0,8

2) Ontwikkelgebied Spoorzone maakt geen onderscheid tussen bewoners en bezoekersdeel

Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	Per 100 m2 bvo	4,2	3,3	4,2	3,3	1,4	1,1
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	Per 100 m2 bvo	2,9	2,3	2,9	2,3	1	0,8
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	Per 100 m2 bvo	1,3	1	1,3	1	0,4	0,4
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m2 bvo	2,4	1,8	2,4	1,8	0,8	0,6
Opslagruimte (particulier)	Per vestiging	4	4	4	4	4	4

Hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie (gebruikers en bezoekersdeel)

Functie	Eenheid	Historische binnenstad	Centrumschil	Spoorzone	Schil	Buitenwijken	Buitengebied
Camping (kampeerterrein)	Per standplaats	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Bungalowpark (huisjescomplex)	Per bungalow	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
1* Hotel	Per 10 kamers	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
2* Hotel	Per 10 kamers	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
3* Hotel	Per 10 kamers	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
4* Hotel	Per 10 kamers	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
5* Hotel	Per 10 kamers	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Café/bar/cafetaria	Per 100 m2 bvo	12	12	12	12	12	6
Restaurant	Per 100 m2 bvo	12	12	12	12	8	6
Discotheek	Per 100 m2 bvo	15	15	15	15	10	8
Evenementenhal/beurs-/congresgebouw	Per 100 m2 bvo	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5

Hoofdgroep onderwijs (gebruikers en bezoekersdeel)

Functie	Eenheid	Historische binnenstad	Centrumschil	Spoorzone	Schil	Buitenwijken	Buitengebied
Kinderdagverblijf (crèche)	Per 100 m2 bvo	1	1	1	1	0,8	0,5
Basisschool	Per leslokaal	20	20	20	20	20	20
Middelbare school	Per 100 leerlingen	80	80	80	80	80	80
ROC	Per 100 leerlingen	50	50	50	50	50	50
Hogeschool	Per 100 studenten	65	65	65	65	65	65
Universiteit	Per 100 aanwezige studenten	65	65	65	65	65	65
Avondonderwijs	Per 10 studenten	4	4	4	4	4	4

Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning (gebruikers en bezoekersdeel)

Functie	Eenheid	Historische binnenstad	Centrumschil	Spoorzone	Schil	Buitenwijken	Buitengebied
Bibliotheek	Per 100 m2 bvo	4,5	4,5	4,5	4,5	3,5	2,8

Museum	Per 100 m2 bvo	1,7	1,3	1,7	1,3	0,8	0,8
Bioscoop	Per 100 m2 bvo	10	10	10	10	4,5	2
Filmtheater/filmhuis	Per 100 m2 bvo	10	10	10	10	4,5	2
Theater/schouwburg	Per 100 m2 bvo	30	25	30	25	15	10
Musicaltheater	Per 100 m2 bvo	30	25	30	25	15	10
Casino	Per 100 m2 bvo	2,5	2,5	2,5	2,5	2	2
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	5,5	3,8	5,5	3,8	2,5	2
Biljart/-snookercentrum	Per tafel	2,8	2,2	2,8	2,2	1,6	1,2
Dansstudio	Per 100 m2 bvo	6,5	4	6,5	4	3	2
Fitnessstudio/sportschool	Per 100 m2 bvo	6,5	4	6,5	4	3	2
Fitnesscentrum	Per 100 m2 bvo	6,5	4	6,5	4	3	2
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	Per 100 m2 bvo	4	4	4	4	4	4
Sauna, hammam	Per 100 m2 bvo	5,5	5,5	5,5	5,5	4	4
Sporthal	Per 100 m2 bvo	6	4,5	6	4,5	3	2,5
Sportzaal	Per 100 m2 bvo	6,5	4	6,5	4	3	2
Tennishal	Per 100 m2 bvo	1	1	1	1	0,6	0,6
Padelhal	Per 100 m2 bvo	1,8	1,5	1,8	1,5	1,2	1
Squashhal	Per 100 m2 bvo	5,3	3,5	5,3	3,5	3	2,5
Zwembad overdekt	Per 100 m2 bassin	26	26	26	26	20	10
Zwembad openlucht	Per 100 m2 bassin	35	35	35	35	28	21
Zwemparadijs	Per 100 m2 bassin	12	12	12	12	10	10
Sportveld	Per hectare netto terrein	55	55	55	55	50	45
Functie	**Eenheid**	**Historische binnenstad**	**Centrumschil**	**Spoorzone**	**Schil**	**Buitenwijken**	**Buitengebied**
Stadion	Per zitplaats	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	n.v.t.
Kunstijsbaan (< 400 meter)	Per 100 m2 bvo	3	2,5	3	2,5	2,1	1,8
Kunstijsbaan (400 meter)	Per 100 m2 bvo	4	4	4	4	3,5	3
Ski- snowboardhal	Per 100 m2 sneeuw (exclusief oefenpistes)	3	3	3	3	3	3
Jachthaven	Per ligplaats	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Golfoefencentrum (pitch en putt)	Per centrum	18	18	18	18	18	18
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes, 60 ha	18	18	18	18	18	18
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	Per 100 m2 bvo	1,6	1,6	1,6	1,6	1,1	0,7
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	Per 100 m2 bvo	1,6	1,6	1,6	1,6	1,1	0,7
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	Per 100 m2 bvo	1,6	1,6	1,6	1,6	1,1	0,7
Kinderboerderij (stadsboerderij)	Per gemiddelde boerderij	18	18	18	18	13	9
Manege (paardenhouderij)	Per box	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5

Dierenpark	Per ha. netto terrein	11	11	11	11	11	11
Attractie – en pretpark	Per ha. netto terrein	11	11	11	11	11	11
Volkstuin	Per 10 tuinen	2	2	2	2	2	1,8
Plantentuin (botanische tuin)	Per gemiddelde tuin	20	20	20	20	15	11

Hoofdgroep winkelen en boodschappen (gebruikers en bezoekersdeel)

Functie	**Eenheid**	**Historische binnenstad**	**Centrumschil**	**Spoorzone**	**Schil**	**Buitenwijken**	**Buitengebied**
Buurtsupermarkt	Per 100 m2 bvo	5	3,7	5	3,7	2,5	2
Fullservice supermarkt	Per 100 m2 bvo	6	4.5	6	4,5	3,5	3
Functie	**Eenheid**	**Historische binnenstad**	**Centrumschil**	**Spoorzone**	**Schil**	**Buitenwijken**	**Buitengebied**
Grote supermarkt (XL)	Per 100 m2 bvo	6	4.5	6	4,5	3,5	3
Groothandel algemeen	Per 100 m2 bvo	n.v.t.	1,5	1,5	1,5	1,2	1
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 100.000-175.000 inwoners	Per 100 m2 bvo	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
Buurt- en dorpscentrum	Per 100 m2 bvo	4,6	5	4,6	5	3	3
Wijkcentrum (klein)	Per 100 m2 bvo	4,5	4,5	4,5	4,5	4	4
Wijkcentrum (gemiddeld)	Per 100 m2 bvo	7	7	7	7	4,2	4,2
Wijkcentrum (groot)	Per 100 m2 bvo	7,6	7,6	7,6	7,6	4,8	4,8
Stadsdeelcentrum	Per 100 m2 bvo	8,5	8,5	8,5	8,5	5	5
Weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum)	Per 100 m2 bvo	4,6	5	4,6	5	3,2	3,2
Kringloopwinkel	Per 100 m2 bvo	2	2	2	2	1,5	1
Bruin- en witgoedzaken	Per 100 m2 bvo	0,4	0,3	0,4	0,3	0,2	0,1
Woonwarenhuis/woonwinkel (overig)	Per 100 m2 bvo	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,2
Woonwarenhuis (zeer groot)	Per 100 m2 bvo	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2
Meubelboulevard/woonboulevard	Per 100 m2 bvo	0,6	0,6	0,6	0,6	0,4	0,2
Winkelboulevard	Per 100 m2 bvo	0,6	0,6	0,6	0,6	0,4	0,2
Outletcentrum	Per 100 m2 bvo	0,6	0,6	0,6	0,6	0,4	0,2
Bouwmarkt	Per 100 m2 bvo	0,5	0,5	0,5	0,5	0,3	0,2
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	Per 100 m2 bvo	0,5	0,5	0,5	0,5	0,3	0,2
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	Per 100 m2 bvo	0,5	0,5	0,5	0,5	0,3	0,2

Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen (gebruikers en bezoekersdeel)

Functie	**Eenheid**	**Historische binnenstad**	**Centrumschil**	**Spoorzone**	**Schil**	**Buitenwijken**	**Buitengebied**
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,5	1,5	1,5	1,5	1,2	0,5

Apotheek	Per apotheek	7	7	7	7	7	7
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,5	1,5	1,5	1,5	1,2	0,5
Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,5	1,5	1,5	1,5	1,2	0,5
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,5	1,5	1,5	1,5	1,2	0,5
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	3	3	3	3	2,3	1,8
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,5	1,5	1,5	1,5	1,2	0,5
Verpleegtehuis	Per wooneenheid	0,6	0,8	0,6	0,8	0,8	0,8
Ziekenhuis	Per 100 m2 bvo	1,2	1,2	1,2	1,2	1	1
Crematorium	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	6	6	6	6	6	6
Begraafplaats	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	6	6	6	6	6	6
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Religiegebouw	Per zitplaats	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4

Bijlage 3 Autoparkeernormen

Hoofdgroep wonen (EXCLUSIEF bezoekersaandeel[3])

Functie	Eenheid	Historische binnenstad	Centrumschil	Spoorzone [4]	Schil overig	Schil [5] zeer sterk stedelijk	Buitenwijken (Berkum, Westenholte)	Buitenwijken overig [6]	Buitengebied
Koop, huis, vrijstaand	Per woning	1,20	1,40	0,80	1,50	1,40	1,90	1,8	2,10
Koop, huis, twee-onder-een-kap	Per woning	1,10	1,30	0,70	1,40	1,30	1,80	1,7	1,90
Koop, huis, tussen/hoek	Per woning	1,00	1,20	0,60	1,30	1,20	1,70	1,5	1,80
Koop, appartement, > 100 m2 bvo	Per woning	1,00	1,20	0,60	1,30	1,20	1,70	1,6	1,80
Koop, appartement, 75-100 m2 bvo	Per woning	0,90	1,00	0,50	1,10	1,00	1,30	1,2	1,40
Koop, appartement, < 75 m2 bvo	Per woning	0,80	0,90	0,40	1,00	0,90	1,30	1,2	1,30
Huur, huis, vrije sector	Per woning	0,80	1,00	0,40	1,10	1,00	1,30	1,0	1,40
Huur, huis (rijwoning), sociale huur, >125 m2 bvo	Per woning	0,80	1,00	0,40	1,05	1,00	1,20	1,2	1,20
Huur, huis (rijwoning), sociale huur, 100-125 m2 bvo	Per woning	0,75	0,90	0,30	0,95	0,90	1,00	1	1,00
Huur, huis (rijwoning), sociale huur, 75-100 m2 bvo	Per woning	0,70	0,80	0,30	0,85	0,80	0,85	0,85	0,85
Huur, huis (rijwoning), sociale huur, < 75 m2 bvo	Per woning	0,60	0,60	0,20	0,75	0,60	0,75	0,75	0,75
Huur, appartement, vrije sector,> 100 m2 bvo	Per woning	0,80	1,00	0,40	1,10	1,00	1,30	1,2	1,30
Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m2 bvo	Per woning	0,50	0,60	0,20	0,70	0,60	1,00	0,9	1,00
Huur, appartement, vrije sector, < 75 m2 bvo	Per woning	0,40	0,50	0,20	0,60	0,50	0,90	0,8	0,90
Huur, appartement, sociale huur, > 100 m2 bvo	Per woning	0,70	0,90	0,20	1,00	0,90	1,10	1,0	1,10
Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m2 bvo	Per woning	0,50	0,65	0,20	0,70	0,65	0,90	0,8	0,90

3) De opgenomen parkeernormen zijn exclusief de geldende bezoekersparkeernorm. Deze bezoekersparkeernormen zijn in de gebieden Historische binnenstad, centrum schil en Spoorzone 0,10 parkeerplaats per woning, in de schil en in buitenwijken 0,15 en buitengebied van Zwolle 0,2 parkeerplaats per woning.

5) Schil zeer sterk stedelijk: gebieden die nu al zeer sterk stedelijk zijn, waaronder Holtenbroek IV, Aa-Landen Zuid Hogenkamp, Wipstrik Zuid

4) De normen voor het gebied Willemskwartier (zie kaart Gebiedsindeling en HOV-voorzieningen) mogen met 0,15 per woning opgehoogd worden, conform het mobiliteitsbeleid Spoorzone.

6) Basis parkeernormen voor Berkum en Westenholte is matig stedelijk gebied.

Functie	Eenheid	Historische binnenstad	Centrumschil	Spoorzone [7]	Schil overig	Schil zeer sterk stedelijk	Buitenwijken (Berkum, Westenholte)	Buitenwijken overig [8]	Buitengebied
Huur, appartement, sociale huur, < 75 m2 bvo	Per woning	0,40	0,50	0,20	0,50	0,50	0,8	0,7	0,80
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector, < 30 m2 bvo	Per woning	0,30	0,35	0,20	0,35	0,35	0,50	0,45	0,50
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig[9]	***Per kamer***	0,00	0,00	0,00	0,10	0,00	0,20	0,10	0,20
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	Per woning	0,10	0,10	0,00	0,75	0,10	0,80	0,80	0,90
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	Per woning	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,40	0,4	0,40

Functie	Eenheid	Bezoekersdeel	Historische binnenstad	Centrumschil	Spoorzone	Schil zeer sterk stedelijk	Schil overig	Buitenwijken (Berkum, Westenholte)	Buitenwijken overig	Buitengebied
Hoofdgroep werken										
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m2 bvo	5%	0,85	1,15	0,6	1,15	1,55	1,65	2,05	2,55
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	Per 100 m2 bvo	20%	1,15	1,35	0,9	1,35	1,85	2,25	2,85	3,55
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats) (exclusief vrachtwagenparkeren)	Per 100 m2 bvo	5%	1,25	1,55	1,00	1,55	1,75	2,15	2,35	2,35

Functie	Eenheid	Bezoekersdeel	Historische binnenstad	Centrumschil	Spoorzone	Schil zeer sterk stedelijk	Schil overig	Buitenwijken (Berkum, Westenholte)	Buitenwijken overig	Buitengebied
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag,	Per 100 m2 bvo	5%	0,55	0,75	0,3	0,75	0,75	0,95	1,05	1,05

7) De normen voor het gebied Willemskwartier (zie kaart Gebiedsindeling en HOV-voorzieningen) mogen met 0,15 per woning opgehoogd worden, conform het mobiliteitsbeleid Spoorzone.
8) Basis parkeernormen voor Berkum en Westenholte is matig stedelijk gebied. Overige buitenwijken: sterk stedelijk.
9) Voor de functies kamerverhuur zelfstandig geldt in heel Zwolle een bezoekersnorm van 0,15 parkeerplaats per kamer.

transportbedrijf) (excl. Vrachtwagen-parkeren)										
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m2 bvo	5%	0,85	1,15	0,6	1,15	1,35	1,55	1,85	1,95
Opslagruimte (particulier)	Per vestiging		n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	10,00	10,00	10,00
Hoofdgroep winkelen en boodschappen										
Buurtsupermarkt	Per 100 m2 bvo	89%	1,40	2,00	0,40	2,00	2,70	3,40	3,50	n.v.t.
Fullservice-supermarkt	Per 100 m2 bvo	93%	2,65	3,45	1,50	3,45	4,30	5,00	5,20	n.v.t.
Grote supermarkt (XL)	Per 100 m2 bvo	84%	5,10	5,80	4,10	5,80	6,80	7,70	7,70	n.v.t.
Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	Per 100 m2 bvo	80%	n.v.t.	4,65	n.v.t.	4,65	5,65	5,90	5,90	n.v.t.
Groothandel algemeen	Per 100 m2 bvo	80%	n.v.t.	5,40	n.v.t.	5,40	6,40	6,40	6,40	n.v.t.
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 100.000-175.000 inwoners	Per 100 m2 bvo	96%	3,50	n.v.t.	3,00	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	Per 100 m2 bvo	72%	n.v.t.	2,80	n.v.t.	2,80	3,10	3,70	3,70	n.v.t.
Wijkwinkelcentrum (klein)	Per 100 m2 bvo	76%	n.v.t.	3,30	n.v.t.	3,30	3,70	4,50	4,50	n.v.t.
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	Per 100 m2 bvo	79%	n.v.t.	3,90	n.v.t.	3,90	4,30	5,10	5,10	n.v.t.
Wijkwinkelcentrum (groot)	Per 100 m2 bvo	81%	n.v.t.	4,30	n.v.t.	4,30	4,80	5,70	5,70	n.v.t.
Stadsdeelcentrum	Per 100 m2 bvo	85%	n.v.t.	4,70	n.v.t.	4,70	5,20	6,30	6,30	n.v.t.
Weekmarkt[10] / klein wijk-, buurt- en dorpscentrum	Per 100 m2 bvo	85%	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	n.v.t.
Kringloopwinkel	Per 100 m2 bvo	89%	n.v.t.	0,85	n.v.t.	0,85	1,15	1,65	1,85	2,25
Bruin- en witgoedzaken	Per 100 m2 bvo	92%	3,05	4,55	2,30	4,55	5,55	7,35	7,85	9,25

Functie	Eenheid	Bezoekersdeel	Historische binnenstad	Centrumschil	Spoorzone	Schil zeer sterk stedelijk	Schil overig	Buitenwijken (Berkum, Westenholte)	Buitenwijken overig	Buitengebied
Woonwarenhuis/woonwinkel	Per 100 m2 bvo	91%	0,85	1,25	0,60	1,25	1,55	1,65	1,85	1,95

10) Deze norm is gebaseerd op globale kencijfers van het CROW. Pas een forse marge toe bij het bepalen van de mobiliteitsbehoefte.

Woonwarenhuis (zeer groot) (>25000m2 bvo)	Per 100 m2 bvo	95%	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,75	5,05	5,15
Meubelboule-vard/woonboule-vard	Per 100 m2 bvo	93%	n.v.t.	1,45	n.v.t.	1,45	1,85	2,25	2,35	n.v.t.
Winkelboule-vard	Per 100 m2 bvo	94%	n.v.t.	2,75	n.v.t.	2,75	3,45	3,95	4,15	n.v.t.
Outletcentrum	Per 100 m2 bvo	94%	n.v.t.	7,60	n.v.t.	7,60	8,80	9,60	10,10	10,40
Bouwmarkt	Per 100 m2 bvo	87%	n.v.t.	1,45	n.v.t.	1,45	1,75	2,25	2,35	2,45
Tuincentrum (inclusief buiten-ruimte)	Per 100 m2 bvo	89%	n.v.t.	2,05	n.v.t.	2,05	2,25	2,55	2,55	2,85
Groencentrum (inclusief buiten-ruimte)	Per 100 m2 bvo	89%	n.v.t.	2,05	n.v.t.	2,05	2,25	2,55	2,55	3,10

Hoofdgroep sport, cultuur en ontspan-ning										
Functie	**Eenheid**	**Bezoe-kers-deel**	**Histori-sche binnen-stad**	**Cen-trum-schil**	**Spoor-zone**	**Schil zeer sterk stede-lijk**	**Schil overig**	**Buiten-wijken (Ber-kum, Westen-holte)**	**Buiten-wijken overig**	**Buiten-gebied**
Bibliotheek	Per 100 m2 bvo	97%	0,35	0,65	0,10	0,65	0,75	1,05	1,15	1,35
Museum – N.B. maatwerk nodig	Per 100 m2 bvo	95%	0,40	0,60	0,30	0,60	0,60	0,95	1,10	n.v.t.
Bioscoop[11]	Per 100 m2 bvo	94%	2,60	6,50	1,60	6,50	7,90	11,00	11,20	13,70
Filmthea-ter/filmhuis[12]	Per 100 m2 bvo	97%	2,00	4,00	1,00	4,00	5,20	7,70	7,90	9,90
Thea-ter/schouw-burg	Per 100 m2 bvo	87%	6,70	7,20	5,20	7,20	7,90	9,80	9,80	12,00
Musicaltheater	Per 100 m2 bvo	86%	2,60	3,00	2,10	3,00	3,40	3,90	4,00	5,10
Casino	Per 100 m2 bvo	86%	5,30	5,70	4,80	5,70	6,10	6,50	6,50	8,00
Bowlingcen-trum	Per bowling-baan	89%	1,20	1,70	0,70	1,70	2,20	2,80	2,80	2,80
Biljart-/snoo-kercentrum	Per tafel	87%	0,65	0,85	0,40	0,85	1,05	1,35	1,35	1,75
Dansstudio	Per 100 m2 bvo	93%	1,20	3,00	0,70	3,00	3,80	5,40	5,50	7,40

11) Bioscoop: houd rekening met overlap tussen twee voorstellingen: +40% parkeervraag
12) Filmtheater/filmhuis: houd rekening met overlap tussen twee voorstellingen: +20% parkeervraag

Functie	Eenheid	Bezoekersdeel	Historische binnenstad	Centrumschil	Spoorzone	Schil zeer sterk stedelijk	Schil overig	Buitenwijken (Berkum, Westenholte)	Buitenwijken overig	Buitengebied
Fitnessstudio/sportschool	Per 100 m2 bvo	87%	1,10	2,60	1,10	2,60	3,40	4,70	4,80	6,50
Fitnesscentrum	Per 100 m2 bvo	90%	1,30	3,40	0,80	3,40	4,40	6,20	6,30	7,40
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	Per 100 m2 bvo	99%	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	9,30	9,30	10,30
Sauna, hammam	Per 100 m2 bvo	99%	2,10	3,80	1,60	3,80	4,60	6,60	6,70	7,30
Sporthal[13]	Per 100 m2 bvo	96%	1,45	2,05	nvt	2,05	2,05	2,65	2,85	3,45
Sportzaal10	Per 100 m2 bvo	94%	1,05	1,85	nvt	1,85	1,85	2,65	2,75	3,55
Tennishal	Per 100 m2 bvo	87%	0,30	0,40	nvt	0,40	0,40	0,50	0,50	0,50
Padelhal10	Per 100 m2 bvo	87%	0,35	0,45	nvt	0,45	0,45	0,65	0,65	0,65
Squashhal	Per 100 m2 bvo	84%	1,50	2,30	nvt	2,30	2,40	2,70	2,70	3,20
Zwembad overdekt	Per 100 m2 bassin	97%	n.v.t.	9,80	nvt	9,80	10,70	11,50	11,50	13,30
Zwembad openlucht	Per 100 m2 bassin	99%	n.v.t.	9,00	nvt	9,00	10,10	12,90	12,90	15,80
Zwemparadijs[14] (maatwerk)	Per 100 m2 bassin	99%	n.v.t.	n.v.t.	nvt	n.v.t.	n.v.t.	4,00	4,00	4,00
Sportveld[15] (maatwerk)	Per hectare netto terrein	95%	20,00	20,00	nvt	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00
Stadion (maatwerk)	Per zitplaats	99%	0,12	0,12	nvt	0,12	0,12	0,12	0,12	n.v.t.
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	Per 100 m2 bvo	98%	1,15	1,35	nvt	1,35	1,35	1,65	1,85	2,05
Kunstijsbaan (400 meter)	Per 100 m2 bvo	98%	n.v.t.	2,05	nvt	2,05	2,05	2,35	2,55	2,75

Functie	Eenheid	Bezoekersdeel	Historische binnenstad	Centrumschil	Spoorzone	Schil zeer sterk stedelijk	Schil overig	Buitenwijken (Berkum, Wes-	Buitenwijken overig	Buitengebied

13) Bij grotere aantallen bezoekers zijn de normen te laag. De norm is gebaseerd op globale kencijfers van het CROW. Door een beperkte aanwezigheid van data en veel variatie kan de daadwerkelijke vraag sterk variëren en raden we maatwerk aan. Parkeernorm is exclusief bezetting in de kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten.

14) De norm is gebaseerd op globale kencijfers van het CROW. De daadwerkelijke vraag kan sterk variëren en maatwerk is aanbevolen. Een zwemparadijs is vaak onderdeel van een andere voorziening, zoals een vakantiepark.

15) De norm is gebaseerd op globale kencijfers van het CROW. Door een beperkte aanwezigheid van data en veel variatie kan de daadwerkelijke vraag sterk variëren en raden wemaatwerk aan. Parkeernorm is exclusief bezetting in de kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten.

								tenholte)		
Ski- snowboardhal (maatwerk)	Per 100 m2 sneeuw	98%	n.v.t.	n.v.t.	nvt	n.v.t.	n.v.t.	2,35	2,55	n.v.t.
Jachthaven (maatwerk)	Per ligplaats		0,60	0,60	nvt	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
Golfoefencentrum (pitch en putt)	Per centrum	93%	n.v.t.	n.v.t.	nvt	n.v.t.	n.v.t.	50,70	51,10	56,20
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes (60 hectare)	98%	n.v.t.	n.v.t.	nvt	n.v.t.	n.v.t.	95,60	96,00	118,30
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	Per 100 m2 bvo	97%	2,90	3,70	nvt	3,70	3,70	4,40	4,70	5,10
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	Per 100 m2 bvo	98%	3,50	4,30	nvt	4,30	4,30	5,30	5,60	6,10
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	Per 100 m2 bvo	98%	3,70	4,60	nvt	4,60	4,60	5,50	5,80	6,40
Kinderboerderij (stadsboerderij)	Per gemiddelde boerderij	97%	2,90	3,70	2,90	3,70	3,70	4,40	4,70	5,10
Manege (paardenhouderij)[16] (maatwerk)	Per box	90%	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,40
Dierenpark[17] (maatwerk)	Per hectare netto terrein	99%	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
Attractie- en pretpark[18] (maatwerk)	Per hectare netto terrein	99%	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8,00	8,00	8,00
Volkstuin	Per 10 tuinen	100%	n.v.t.	1,05	n.v.t.	1,05	1,25	1,35	1,35	1,45
Plantentuin (botanische tuin)	Per gemiddelde tuin	99%	n.v.t.	7,50	n.v.t.	7,50	7,50	10,50	10,50	13,50

Hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie										
Functie	**Eenheid**	**Bezoekersdeel**	**Historische binnenstad**	**Centrumschil**	**Spoorzone**	**Schil zeer sterk stedelijk**	**Schil overig**	**Buitenwijken (Berkum, Westenholte)**	**Buitenwijken overig**	**Buitengebied**
Camping (kampeerterrein)[19]	Per standplaats	90%	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,20
Bungalowpark (huisjescomplex)	Per bungalow	91%	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,70	1,70	2,10

16) De norm is gebaseerd op globale kencijfers van het CROW. De daadwerkelijke vraag kan sterk variëren en maatwerk is aanbevolen.
17) De norm is gebaseerd op globale kencijfers van het CROW. De daadwerkelijke vraag kan sterk variëren en maatwerk is aanbevolen.
18) De norm is gebaseerd op globale kencijfers van het CROW. De daadwerkelijke vraag kan sterk variëren en maatwerk is aanbevolen.
19) Exclusief 10% voor gasten van bezoekers

1* Hotel	Per 10 kamers	77%	0,40	0,80	0,30	0,80	0,80	2,30	2,40	4,50
2* Hotel	Per 10 kamers	80%	1,35	2,15	1,00	2,15	2,15	3,85	4,05	6,25
3* Hotel	Per 10 kamers	77%	2,00	3,10	1,50	3,10	3,10	4,70	5,00	6,80
4* Hotel	Per 10 kamers	73%	3,20	4,90	2,70	4,90	4,90	6,80	7,20	9,00
5* Hotel	Per 10 kamers	65%	5,00	7,60	4,20	7,60	7,60	10,10	10,60	12,60
Café/bar/cafetaria (maatwerk)	Per 100 m2 bvo	90%	5,00	5,00	4,00	5,00	5,00	6,00	6,00	n.v.t.
Restaurant (maatwerk)	Per 100 m2 bvo	80%	5,00	5,00	4,00	5,00	5,00	6,00	6,00	9,00
Discotheek	Per 100 m2 bvo	99%	3,60	7,20	1,60	7,20	12,30	18,40	20,80	20,80
Evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw (maatwerk)	Per 100 m2 bvo		n.v.t.	5,50	3,00	5,50	5,50	7,50	8,50	n.v.t.

hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen										
Functie	**Eenheid**	**Bezoekersdeel**	**Historische binnenstad**	**Centrumschil**	**Spoorzone**	**Schil zeer sterk stedelijk**	**Schil overig**	**Buitenwijken (Berkum, Westenholte)**	**Buitenwijken overig**	**Buitengebied**
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	57%	1,65	1,95	1,40	1,95	2,45	2,95	2,95	3,25
Apotheek	Per apotheek	45%	2,05	2,55	1,80	2,55	2,75	3,15	3,15	n.v.t.
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	57%	0,95	1,15	0,70	1,15	1,45	1,75	1,75	1,95
Consultatiebureau	Per behandelkamer	50%	1,05	1,25	0,80	1,25	1,55	1,85	1,85	2,15
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	38%	1,20	1,50	0,80	1,50	1,60	1,90	1,90	2,20
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	47%	1,35	1,65	1,35	1,65	1,95	2,35	2,35	2,65
Gezondheidscentrum[20]	Per behandelkamer	55%	1,25	1,45	1,10	1,45	1,85	2,15	2,15	2,45
Ziekenhuis[21]	Per 100 m2 bvo	29%	1,20	1,30	nvt	1,30	1,60	1,70	1,70	2,00

20) Dit is exclusief parkeren voor een apotheek, indien aanwezig

21) Let op: de weergegeven normen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van parkeerkengetallen van het CROW: 1. bezoekers van klinische patiënten: 0,5 p.p. per bed bij beperkt aantal bezoekuren per dag, 0,25 p.p. per bed bij gespreide bezoektijden; 2. dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats en 3. medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats)

Functie	Eenheid	Bezoekersdeel	Historische binnenstad	Centrumschil	Spoorzone	Schil zeer sterk stedelijk	Schil overig	Buitenwijken (Berkum, Westenholte)	Buitenwijken overig	Buitengebied
Crematorium	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	99%	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	30,10	30,10	30,10
Begraafplaats	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	97%	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	31,60	31,60	31,60
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	37%	1,65	2,15	1,65	2,15	2,15	3,25	3,25	3,65
Religiegebouw[22]	Per zitplaats		0,15	0,15	0,10	0,15	0,15	0,15	0,15	n.v.t.
Verpleeg- en verzorgingstehuis[23]	Per wooneenheid	60%	0,60	0,60	0,50	0,60	0,60	0,60	0,60	n.v.t.
Hoofdgroep onderwijs										
Kinderdagverblijf (crèche)	Per 100 m2 bvo		0,80	1,00	0,70	1,00	1,10	1,20	1,40	1,50
Basisonderwijs[24]	Per leslokaal	48%	0,75	0,75	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
Middelbare school (leerlingen zijn bezoekers)	Per 100 leerlingen	11%	3,00	3,60	2,00	3,60	4,00	4,30	4,90	4,90
ROC	Per 100 leerlingen	7%	3,80	4,30	2,80	4,30	4,80	5,20	5,80	5,90
Hogeschool	Per 100 studenten	72%	7,50	8,10	5,50	8,10	8,90	9,50	10,70	10,90
Universiteit	Per 100 studenten	48%	10,60	12,20	8,60	12,20	13,50	14,70	16,50	16,80
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	Per 10 studenten	95%	3,60	4,50	2,60	4,50	5,00	6,00	6,80	10,50

22) Door een beperkte aanwezigheid van data en veel variatie kan de daadwerkelijke vraag sterk variëren en raden we maatwerk aan. Gebouwen met een sterke regionale functie hebben vaak beduidend meer capaciteit nodig dan gebouwen met een zeer lokale functie.

23) Door een beperkte aanwezigheid van data en veel variatie kan de daadwerkelijke vraag sterk variëren en raden we maatwerk aan.

24) Exclusief kiss & ride

Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages

Functie [25]	Werk-dag-och-tend	Werk-dag-mid-dag	Werk-dag-avond	Werk-dag-nacht	Koop-avond [26]	Vrij-dag-mid-dag	Vrij-dag-avond	Zater-dag-mid-dag	Zater-dag-avond	Zon-dag-middag
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0%[27]	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%[28]	60%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0%[7]	0%[29]
Hotel	40%	50%	100%	100%	100%	50%	100%	60%	75%	40%
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Religiegebouw (afhankelijk van activiteiten)	10%	30%	50%	40%	0%	30%	10%	100%	10%	100%
Soc. medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten: inclusief bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
Restaurant[30]	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

26)Uitsluitend bij traditionele koopavond, waarbij meerdere winkels in een gebied open zijn.
25)Houd bij de toepassing van aanwezigheidspercentages rekening met de daadwerkelijke openingstijden van functies.
27)Indien zaterdag open: 100%
28)Indien 's avonds open: 70%.
29)Indien koopzondag/zondag open: 100%
30)Richtgetallen. Maatwerk is noodzakelijk voor verschillende soorten restaurants.

Bijlage 5 Omrekenfactoren eigen terrein

Type parkeervoorziening	Theoretische capaciteit	Berekeningsaantal	Toelichting
Enkele oprit zonder garage	1 parkeerplaats	0,8 parkeerplaats	Minimaal 5 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2 parkeerplaatsen	1,0 parkeerplaats	Minimaal 10 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2 parkeerplaatsen	2,0 parkeerplaatsen	Minimaal 6 meter diep en 5,5 meter breed
Dubbele oprit met garage	3 parkeerplaatsen	2,0 parkeerplaatsen	Minimaal 5 meter diep en 5,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1 parkeerplaats	0,6 parkeerplaats	Minimaal 5 meter diep
Garagebox (niet bij woning)	1 parkeerplaats	0,4 parkeerplaats	-
Garage met enkele oprit	2 parkeerplaatsen	1,5 parkeerplaatsen	Minimaal 5 meter diep
Garage met lange oprit	3 parkeerplaatsen	2,0 parkeerplaatsen	-

Bijlage 6 Maximale loopafstanden

Fiets parkeren

Gebied	Gebruikers	Bezoekers
Historische binnenstad	100 meter	200 meter
Centrumschil	100 meter	200 meter
Spoorzone	100 meter	200 meter
Schil	50 meter	100 meter
Buitenwijken	25 meter	25 meter
Buitengebied	25 meter	25 meter

Auto parkeren

Gebied	Wonen - bewoners	Wonen - bezoekers	Werken	Overige functies [31]
Historische binnenstad	450 meter	800 meter[32]	800 meter	800 meter
Centrumschil (uitgezonderd ontwikkelgebieden)	250 meter	450 meter	600 meter	600 meter
Ontwikkelgebied Stadshart en Nieuwe Veemarkt	450 meter	800 meter	800 meter	800 meter
Spoorzone	450 meter	800 meter	800 meter	800 meter
Schil	200 meter	250 meter	400 meter	300 meter
Buitenwijken	150 meter	250 meter	300 meter	300 meter
Buitengebied	100 meter	100 meter	200 meter	200 meter

31) Voor gezondheidszorg gelden afwijkende afstanden: vanaf geparkeerde auto naar huisarts/fysio/apotheek 100-250 meter
32) Staat gelijk aan ongeveer 10 minuten looptijd conform AOS.

Bijlage 7 Kwaliteitseisen fietsparkeren

Uitgangspunten

1. Kwaliteitseisen fietsparkeren moeten garanderen dat er sprake is van een toegankelijke en bruikbare stallingsoptie op eigen terrein.
2. Het realiseren van fietsparkeervoorzieningen bij nieuwe woningen is landelijk geregeld in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Idealiter voorziet een woning in een eigen goed toegankelijke en afsluitbare fietsenberging, of – in wooncomplexen – in een gemeenschappelijke stalling, waarbij tevens rekening wordt gehouden met de eisen die in het Bbl zijn gesteld.
3. Bij woningbouwsplitsing is de beleidsregel zelfstandige woonruimte van toepassing, waarin is opgenomen dat er in beginsel voldoende ruimte op eigen terrein aanwezig moet zijn voor het stallen van fietsen.
4. Kwaliteitseisen zijn bedoeld voor een toegankelijke en bruikbare stalling op eigen terrein waarmee parkeren in de openbare ruimte wordt voorkomen omdat de stallingsoptie op eigen terrein beter is.

Maatvoering

- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van FietsParKeur of zijn gelijkwaardig daaraan.
- Wanneer in plannen bergingen worden gerealiseerd voor het faciliteren van de fietsparkeervraag staat 1 fietsparkeerplaats voor een reguliere fiets en buitenmodelfiets (BMF) XL/bromfiets gelijk aan respectievelijk 1,3 m2 en 2,5 m2.
- De maatvoering van de gangpaden zonder aangrenzende fietsparkeerplaatsen in de stalling moet voldoen aan:
  - < 100 fietsparkeerplaatsen: breedte minimaal 1,20 m;
  - 100 fietsparkeerplaatsen of meer: breedte van minimaal 1,80 m.
- De maatvoering van de gangpaden met aangrenzende fietsparkeerplaatsen op gelijk niveau zonder dubbellaags rekken is minimaal 1,90 m.
- De maatvoering van de gangpaden met aangrenzende fietsparkeerplaatsen met aan beide zijden dubbellaags rekken is minimaal 2,40 m.
- Een stalling voorziet in parkeerplekken voor verschillende type fietsen. Naast reguliere fietsen is er ruimte voor buitenmodelfietsen, grote buitenmodelfietsen en brom/snorfietsen. Het aandeel parkeerplekken dat geschikt moet zijn voor buitenmodelfietsen is minimaal 25%, voor grote buitenmodelfietsen en bromfietsen is dit minimaal 10%.

Stallingssysteem	H.o.h. / breedte	Diepte	Hoogte	Aandeel	Vrije ruimte achter fpp
Gelijkvloers/standaard	H.o.h. ≥650 mm	≥2000 mm	≥2300 mm		≥1900 mm
Hoog/laag	H.o.h. ≥400 mm voor	≥2000 mm	≥2300 mm		≥1900 mm
Hoog/laag geschikt voor BMF	H.o.h. ≥500 mm	≥2000 mm	≥2300 mm	≥25% indien dit aandeel niet bereikt wordt middels gelijkvloerse/standaard stallingssystemen	≥1900 mm
Etagerek	H.o.h. ≥400 mm	≥1900 mm	≥2900 mm		≥2400 mm
BMF XL/bromfiets	≥800 mm	≥2700 mm	≥2300 mm	≥10% vanaf 10 plekken	

Toegankelijkheid

- Vanuit de openbare ruimte zijn alle entrees naar de fietsenstalling zichtbaar ('s avonds en 's nachts verlicht) en herkenbaar.
- De toegang van de stalling is tussen zonsondergang en zonsopkomst verlicht met een luxwaarde tussen de 100 en 150 lux.
- De route in en vanuit de fietsenstalling naar de functies waarvoor de stalling bedoeld is, is logisch, snel en eenvoudig.
- Bij gebruik van meerdere doelgroepen (bewoners, personeel en bezoekers) moet de fietsenstalling afgescheiden worden per doelgroep. Personeel mag geen toegang hebben tot het woongedeelte, bewoners en bezoekers mogen geen toegang krijgen tot het personeelsgedeelte.

- Voor stallingen op hoger of lager niveau dan het maaiveld, is deze toegankelijk voor alle fietsen en scooters.
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%, een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500mm en een optrede van 90mm of met een aantrede van 600mm en een optrede van 100mm. Naast een trap horen aan beide zijden fietsgoten.
- Voor een stalling waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingspercentage van de hellingbaan is bij voorkeur maximaal 5% bij een hoogteverschil tot 3 meter, zodat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden.
- De breedte van een hellingbaan of trap is minimaal 1,20 meter per richting.
- Er kan voor worden gekozen om de stalling op verschillende niveaus te realiseren, zodat fietsen en scooters met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.) of een hoog gewicht (bakfietsen, scooters etc.) geen hoogteverschillen hoeven te overbruggen.
- De toegang van een stalling is middels een elektrische deur te openen: automatisch, met drukknop, of kaartlezer.
- Binnen de stalling zijn eventuele deuren automatisch te openen.
- Deuren en gangen waar fietsen doorheen moeten zijn drempelvrij.
- Deuren zijn minimaal 1 meter breed.

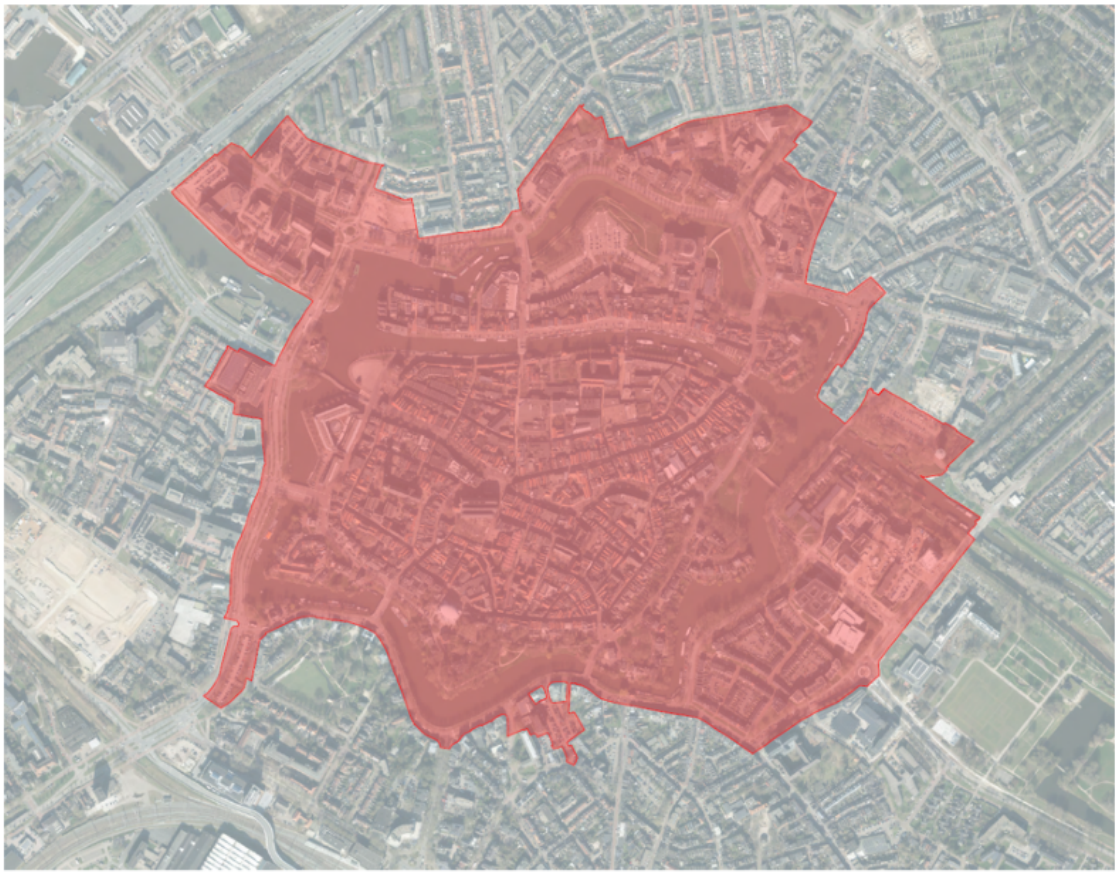
Fietsentrees

- Een gebruiker moet de fietsentree van de fietsenstalling automatisch kunnen openen met bij voorbeeld een of code; De drukknop of chipkaartlezer bevindt zich op een geschikte hoogte en afstand van de entree zodat deze makkelijk gebruikt kan worden.
- De fietsentree moet gescheiden zijn van het gemotoriseerd verkeer.
- De fietsenstalling voor bewoners moet altijd afgesloten kunnen worden.
- De fietsentree is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen, dus ook voor zware fietsen, bakfietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.).
- De breedte van de fietsentree is minimaal 2m.
- Een fietsenstalling met meer dan 250 fietsparkeerplaatsen heeft 1 fietsentree van minimaal 2,5 meter of meerdere fietsentrees.
- Er mogen maximaal 2 (automatische) deuren gepasseerd worden om met de fiets in de fietsenstalling te komen.

Inrichting en bruikbaarheid

- De fietsenstalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld. Doodlopende paden en verborgen hoeken moeten voorkomen worden. De stalling kent geen verborgen hoeken en nisjes.
- De fietsenstalling moet voorzien zijn van goede verlichting, bij voorkeur daglichttoetreding. De algemene verlichting voldoet aan NEN-EN 12464-1, met een minimale sterkte van 75 lux.
- In de stalling is een goede lichtverdeling, zonder hoge contrasten tussen ruimten of verblinding (UGR < 19).
- Er moet rekening gehouden worden met de overgangsverlichting van buiten naar binnen in het kader van verblinding. Eventueel toepassen van schakelbare verlichting / bewegingssensoren is een optie.
- Stallingen zijn voorzien van automatische verlichting door middel van een detectiesysteem.
- Een gemeenschappelijke fietsenstalling biedt ruimte voor de fietsparkeerplaatsen van maximaal 100 woningen om de stalling overzichtelijk te houden en sociale veiligheid te waarborgen.
- Als de fietsenstalling openbaar toegankelijk is én meer dan 100 fietsparkeerplaatsen omvat, moet (camera)toezicht of bewaking aanwezig zijn. De dekking moet minimaal 100% van de hoofdgangpaden en alle in- en uitgangen omvatten. Alle hoeken van de stalling dienen op de beelden zichtbaar te zijn.
- Als er sprake is van een gedeelde stalling, zijn alle fietsparkeerplaatsen voorzien van een aanbindmogelijkheid.
- Een clustering van fietsparkeerplaatsen moet door middel van minimaal markeringen worden begrensd.

Bijlage 8 Stadshart



Figuur 1: Stadshart (link naar digitale kaart)

Bijlage 9 Nieuwe Veemarkt



Figuur 2: Nieuwe Veemarkt (link naar digitale kaart)

Bijlage 10 Spoorzone



Figuur 3: Spoorzone (link naar digitale kaart)

Toelichting regels

Deze toelichting bestaat uit een algemene inleiding op de opbouw en de uitgangspunten van deze regeling. Daarna is waar nodig een toelichting opgenomen per artikel. Deze toelichting dient ter verdere verduidelijking van het betreffende artikel of lid.

Ruimtelijke (bouw)plannen brengen een mobiliteits- en parkeervraagstuk met zich mee. Bewoners, werknemers en bezoekers moeten en willen zichzelf kunnen verplaatsen. De Regeling mobiliteitsnormen 2026 bevat de regels om de parkeervraag te bepalen en is daarmee een belangrijk instrument om goede oplossingen te doordenken voor de mobiliteitsvraag van ruimtelijke (bouw)plannen en om te voldoen aan de evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Hierbij kan het gaan om nieuwe woningen, kantoren en andere functies, maar ook om het splitsen of optoppen van bestaande complexen. Goede oplossingen voor de mobiliteitsvraag zijn van belang voor het creëren en behouden van een goed bereikbare en leefbare openbare ruimte. Want openbare ruimte is schaars en daarom wil Zwolle de bestaande infrastructuur en netwerken zo efficiënt mogelijk benutten en daarnaast de keuze voor een ander vervoermiddel dan de privéauto stimuleren.

In de in december 2023 vastgestelde parkeerstrategie van de gemeente Zwolle is opgenomen dat er gebouwd moet worden volgens passende mobiliteitsnormen. Daarbij is het STOMP-principe leidend. Dit is een ordeningsprincipe en betekent aandacht voor achtereenvolgens:

- Stappen (voetgangers)
- Trappen (fietsers)
- Openbaar Vervoer
- Mobiliteitsdiensten (zoals deelauto's en Mobility as a Service (MaaS)
- Private automobiliteit (de traditionele auto, gekoppeld aan het parkeerbeleid)

Voorop staat het maximaliseren van de kansen voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en vormen van gedeelde mobiliteit. In de ontwikkelgebieden en de Spoorzone is de keuze gemaakt om de auto op afstand te parkeren, bij voorkeur in mobiliteitshubs waar met een ander vervoermiddel de first en last mile kan worden overbrugd richting de (eind)bestemming.

Zwolle wil projectontwikkelaars, initiatiefnemers en woningbouwcorporaties medeverantwoordelijk maken voor de duurzame bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied waar de nieuwe functies worden gerealiseerd. Het is hierom dat de autoparkeernorm in Zwolle wordt vervangen door een ge-

biedsgerichte mobiliteitsnorm, waarbij rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van HOV en inzet van deelauto's.

Nieuw aan deze Regeling is dat naast autoparkeren ook fietsparkeernormen en kwaliteitseisen fietsparkeerplekken zijn opgenomen.

Uitgangspunten
Er is in de afgelopen jaren veel kennis opgebouwd en verzameld over de verkeersaantrekkende werking en parkeervraag van diverse functies als wonen, werken en recreëren. Zwolle maakt gebruik van deze kennis door de mobiliteitsnormen voor fiets en auto zoals opgenomen in deze Regeling mede te baseren op de kencijfers van CROW, het kenniscentrum voor mobiliteit, verkeer en parkeren.

Gebiedsindeling
Zwolle kan gemiddeld worden gekarakteriseerd als een sterk stedelijke gemeente. De gemeente heeft een gemiddeld autobezit van 0,9 auto per huishouden[33].

Uit een grootschalig onderzoek is gebleken dat circa 8% van de geparkeerde voertuigen in een wijk bedrijfsauto's of buitenlandse kentekens is. Hiermee rekening houdend bedraagt het autobezit van bewoners 1,06 per huishouden.

De stedelijke dichtheid verschilt echter sterk per gebied[34]. Naast de stad zijn er kleinere kernen binnen de gemeente, zoals Windesheim en Wijthmen, met een dorps karakter en er is een uitgebreid landelijk buitengebied. Daarnaast zijn er gebieden met een hoogstedelijk karakter zoals de historische binnenstad en de Spoorzone.

Voor de noodzakelijke zonering is aangesloten bij de te verwachten toekomstige stedelijke dichtheden. Dat wil zeggen dat voor het stadscentrum en ontwikkelgebieden de categorie 'zeer sterk stedelijk' is toegepast, voor de overige wijken van de stad 'zeer sterk stedelijk' of 'sterk stedelijk', voor de dorpen 'matig stedelijk' en voor het buitengebied van de gemeente 'niet stedelijk'. Een gedetailleerde weergave van de gebieden is hieronder opgenomen.

Een uitzondering op bovenstaande motivatie voor de gebiedsindeling betreft de Spoorzone. Voor de Spoorzone is in het verleden een uitgebreide strategische analyse gemaakt op basis waarvan de specifieke regels voor dit gebied zijn opgesteld. Deze regels zijn in deze Beleidsregels overgenomen.

In onderstaand overzicht is aangegeven hoe de gebiedsindeling zoals Zwolle die hanteert correspondeert met de CROW-zones. Voor de gebiedsindeling zie Bijlage 1.

Gebiedsindeling Zwolle	**Vergelijkbare CROW zone**
Historische binnenstad	Zeer sterk stedelijk
Centrumschil	Zeer sterk stedelijk
Spoorzone	Zeer sterk stedelijk
Ontwikkelgebieden	Zeer sterk stedelijk
Schil	Zeer sterk stedelijk & Sterk stedelijk
Buitenwijken	Matig stedelijk & sterk stedelijk
Buitengebied	Niet stedelijk

Gebiedsindeling mobiliteitsnormen.

Voor het bepalen van passende normen voor het parkeren van de auto is onderzoek gedaan naar het actuele autobezit op wijkniveau. Op basis daarvan is als uitgangspunt voor de hele stad genomen het midden van de bandbreedte van de CROW-kencijfers[35]. Wanneer deze kencijfers wijzigen blijven de in deze regeling opgenomen normen van toepassing, totdat deze regeling wordt gewijzigd. Uitgangspunt voor de zeer sterk stedelijke zones en sterk stedelijke (schil) zone, is dat het openbaar parkeren is gereguleerd. Voor het fietsparkeren wordt voor gebieden als uitgangspunt het gemiddelde tot bovenkant

33) Bron: CBS Statline – Kerncijfers wijken en buurten 2023, gewijzigd 31 maart 2026
34) Voor een gedetailleerde weergave van de adressendichtheid wordt verwezen naar: https://cijfersoverzwolle.nl/jive?workspace_guid=1d3d938c-399e-43ef-842b-9620474d9e96
35) Parkeerkencijfers 2024, kennisplatform CROW publicatie dd. 19 juni 2024

van de bandbreedte van de CROW-kencijfers[36] gehanteerd vanwege de visie van Zwolle op mobiliteit en stimulering van fietsgebruik.

Reductie
Deze Regeling biedt de mogelijkheid tot het toepassen van een reductie op de autoparkeereis wanneer bij een ruimtelijk (bouw)plan sprake is van een halte voor hoogwaardig openbaar vervoer in de nabijheid en/of wanneer deelmobiliteit wordt aangeboden.

De reductiemogelijkheden zijn altijd onderdeel van een scherpomlijnde oplossing voor de mobiliteitsbehoefte van een (bouw)plan, uitgewerkt in het benodigde aantal parkeerplaatsen en mobiliteitsarrangementen die de aanvrager moet realiseren voor zijn (bouw)plan. Wanneer reductie wordt toegepast dient dit uitgewerkt te zijn in een mobiliteitsplan met daarin een kwantitatieve en kwalitatieve uitwerking van de oplossing.

Doel is om te voldoen aan de mobiliteitsbehoefte van de nieuwe functies en te voorkomen dat de openbare ruimte onevenredig wordt belast met geparkeerde auto's en fietsen. Op deze manier waarborgen we de leefbaarheid voor zowel de nieuwe gebruikers als de bestaande gebruikers en omwonenden.

Opzet van deze Regeling mobiliteitsnormen
In deze Regeling mobiliteitsnormen is het beleid van de gemeente Zwolle vertaald ten aanzien van fiets- en autoparkeren voor ruimtelijke (bouw)plannen. Deze Regeling is uitgewerkt in de vorm van artikelsgewijze regels. Ook is een toelichting per regel opgenomen. Bij deze Regeling horen bijlagen. Zo zijn bijvoorbeeld de normen voor fietsparkeren opgenomen in Bijlage 2 en de autoparkeernormen in Bijlage 3.

Toelichting per artikel

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Begripsomschrijvingen
In dit artikel zijn de meest gebruikte begrippen in alfabetische volgorde beschreven.

Gereguleerd gebied
In de Nota parkeren 2025, vastgesteld door de gemeenteraad op 31 maart 2025, zijn uitgangspunten geformuleerd voor het reguleren van parkeren, is Zwolle ingedeeld in zones en is een fasering van de uitbreiding van gereguleerd parkeren opgenomen.

Op grond van de Parkeerverordening Zwolle 2026 zijn nadere regels en voorschriften opgenomen in de Regeling parkeervergunningen 2026 (en wijzigingen daarop). Op grond van de hiervoor genoemde verordening en Regeling en op grond van de Verordening op de heffing en de invordering van parkeerbelastingen 2026 zijn in het Aanwijzingsbesluit gereguleerd parkeren 2026 (en wijzigingen daarop) parkeersectoren en parkeeraccommodaties bestemd voor het parkeren door vergunninghouders en abonnementhouders aangewezen evenals plaatsen en tijdstippen waarop betaald parkeren geldt. De geldende verordeningen, regeling en het aanwijzingsbesluit zijn bekendgemaakt op overheid.nl. Een parkeervergunning wordt verleend voor een specifieke parkeersector, parkeerabonnementen voor gemeentelijke parkeeraccommodaties.

Parkeerrecht
Met een parkeerrecht wordt geen specifieke, vaste parkeerplaats toegekend. Het parkeerrecht borgt dat een gebruiker, tegen betaling en onder vastgestelde voorwaarden, een parkeerproduct kan aanvragen waarmee geparkeerd kan worden binnen een aangewezen parkeeraccommodatie (parkeergarage/mobiliteitshub of parkeerterrein) of parkeersector- (aangewezen gebied).

Registratie als Parkeren op Eigen Terrein (POET)
Op de Parkeren-op-Eigen-Terrein-lijst worden adressen vermeld die beschikken over autoparkeergelegenheid op eigen terrein of waarvoor een nulvergunningenafspraak is gemaakt of waarin het parkeren wordt voorzien in mobiliteitshubs.

De Regeling mobiliteitsnormen kan niet los worden gezien van overige regelgeving en beleid van de gemeente Zwolle inzake parkeren. De Regeling heeft gevolgen voor realisatie van het aantal parkeerplaatsen en het gebruik ervan volgens de omgevingsvergunning. Registratie op de POET-lijst van de gemeente betekent dat conform de uitwerking van de parkeerverordening de betreffende adressen niet

36)CROW publicatie fietsparkeerkencijfers 2025

of verminderd in aanmerking komen voor een parkeervergunning of parkeerabonnement onder in ieder geval de beschreven gevallen. Het vergunningenproces maakt geen onderdeel uit van deze regeling. Voor zowel adressen binnen als buiten het gereguleerd gebied wordt de POET-lijst bijgehouden om gemaakte afspraken te borgen.

Artikel 2 Reikwijdte Regeling
De Regeling mobiliteitsnormen is van toepassing wanneer in een (wijziging) omgevingsplan wordt verwezen naar deze Regeling.

Artikel 3 Wijze van berekenen en afronden
Dit artikel bevat de afrondingsregel die geldt voor de berekende auto- en fietsparkeereis. Het is van belang dat bij het berekenen van de fiets- en autoparkeervraag, het toepassen van reducties en aanwezigheidspercentages niet tussentijds wordt afgerond. Afronding vindt plaats bij de vaststelling van de fiets- en autoparkeereis met daarbij een onderscheid tussen gebruikers- en bezoekersaandeel.

Voor het bepalen van de parkeerrechten vindt op een eerder moment wel afronding plaats, namelijk na het berekenen van de normatieve parkeervraag en toepassing van reducties.

Artikel 4 Wijze van meten
De parkeervraag van veel functies wordt bepaald op basis van de bruto vloeroppervlakte (bvo). Het bvo wordt gemeten op basis van de eisen die volgen uit NEN 2580 (of de opvolgers hiervan).

Een parkeervoorziening kan bestaan uit een enkele parkeerplaats maar ook uit een verzameling parkeerplaatsen op bijvoorbeeld een parkeerterrein. De berekening naar een enkele parkeerplaats komt duidelijk naar voren uit de omschrijving van het artikel en behoeft geen toelichting. Bij een parkeerterrein, parkeergarage, mobiliteitshub etc. wordt de afstand berekend tot de toegang tot de parkeervoorziening (de dichtstbijzijnde doorsteek naar de parkeervoorziening of ingang voor voetgangers). Vanwege de flexibele beschikbaarheid van de parkeerplaatsen binnen de parkeervoorziening, is het niet mogelijk en nodig om de afstand tot een exacte parkeerplaats te berekenen.

Hoofdstuk 2 Fietsparkeren

Artikel 6 Bepaling van de fietsparkeereis
De fietsparkeereis is het uiteindelijke aantal toe te voegen fietsparkeerplaatsen ten behoeve van de ruimtelijke activiteit.

Afwijken van de fietsparkeereis of maatwerk kan bijvoorbeeld plaatsvinden bij een doelgroep als dementerende ouderen in een zorginstelling, omdat het fietsgebruik van een deel van de gebruikers niet of minder aannemelijk is.

Artikel 7 Bepaling van de maatgevende fietsparkeervraag
Een parkeerbalans is een instrument waarbij de verhouding tussen de parkeervraag en het parkeeraanbod in een bepaald gebied of project wordt weergegeven. Op de (gereduceerde) normatieve fietsparkeervraag van een (bouw)plan kunnen in een parkeerbalans aanwezigheidspercentages worden toegepast waarmee het effect van dubbelgebruik wordt berekend. In Bijlage 4 zijn per type functie aanwezigheidspercentages opgenomen. Bij het opstellen van een parkeerbalans dienen de aanwezigheidspercentages te worden gehanteerd die het beste aansluiten bij de eigenschappen van de geplande functie(s).

Artikel 8 Salderingsregeling
De salderingsregeling is opgesteld met als doel om tot een zo realistisch mogelijke vaststelling te komen van het aantal parkeerplaatsen dat toebehoort tot de huidige functie(s) van een gebouw. Het aantal fietsparkeerplaatsen kan alleen worden gesaldeerd als deze in stand worden gelaten.

Binnen de salderingsregeling wordt eerst, als hier sprake van is, het aantal fietsparkeerplaatsen op eigen terrein vastgesteld wat toebehoort tot de huidige functies. Dit zijn bijvoorbeeld fietsparkeerplaatsen gelegen op een afgesloten parkeerterrein bij het gebouw. Vervolgens wordt, indien hier sprake van is, het aantal openbare fietsparkeerplaatsen vastgesteld wat in gebruik is genomen door de doelgroepen die horen bij de huidige functie(s) van het gebouw.

Artikel 9 Voorzien in de fietsparkeereis
Op eigen terrein dient te worden voorzien in de fietsparkeereis van vaste gebruikers (bijvoorbeeld bewoners of werknemers). Ditzelfde geldt voor de bezoekersparkeereis. Als het ruimtelijk niet mogelijk is om aan de fietsparkeereis te voldoen, is maatwerk mogelijk als het college hiermee instemt. Dit kan bijvoorbeeld door meer plaatsen in de openbare ruimte aan te leggen, of gebruik te maken van collectieve fietsparkeervoorzieningen. Hierbij valt te denken aan een buurtstalling, een openbare stalling of het herinrichten van een autoparkeerplaats op straat binnen de geldende loopafstanden.

Artikel 10 en 28 Kwaliteitseisen fietsparkeren
Er gelden kwaliteitseisen om de kwaliteit en bruikbaarheid van nieuwe fietsparkeerplaatsen in gemeenschappelijke fietsenstallingen te kunnen waarborgen. De kwaliteitseisen zijn opgenomen in bijlage 7.

Dit artikel heeft een ander doel en toepassingsbereik dan de bouwtechnische eisen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Het Bbl bevat in paragraaf 4.5.5 landelijke minimumeisen voor de aanwezigheid en bruikbaarheid van een bergruimte bij **nieuwbouw van woonfuncties** en wordt getoetst bij de technische bouwactiviteit.

Dit artikel in de Regeling richt zich daarentegen op de kwaliteit, bruikbaarheid en toegankelijkheid van fietsparkeervoorzieningen voor meer functies dan alleen wonen en bij zowel nieuwbouw als bestaande bouw, vanuit een ruimtelijk-functioneel perspectief en vormt een toetsingskader voor de omgevingsplanactiviteit.

Beide regelingen vullen elkaar aan en hebben een zelfstandige werking. Het voldoen aan de bouwtechnische eisen van het Bbl betekent niet automatisch dat ook wordt voldaan aan de kwaliteitseisen voor fietsparkeren uit het omgevingsplan. Omgekeerd kan een fietsparkeervoorziening voldoen aan de gemeentelijke kwaliteitseisen, terwijl niet wordt voldaan aan de bouwtechnische minimumeisen voor een bergruimte. Om die reden worden beide toetsingen afzonderlijk uitgevoerd. Dit artikel beoogt geen vervanging van de eisen uit het Bbl, maar geeft nadere invulling aan de gewenste kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen in geval het fietsparkeren is voorzien in een gemeenschappelijke fietsenstalling.

Bij nieuw te bouwen woningen dient rekening te worden gehouden met de eisen die in paragraaf 4.5.5 van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) zijn gesteld aan een bergruimte voor onder meer fietsen of scootmobielen. Een nieuw te bouwen woning heeft volgens het Bbl in principe een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m2 en een breedte van ten minste 1,8 meter en een hoogte boven de vloer van ten minste 2,3 meter. Het Bbl biedt echter ruimte voor een gelijkwaardige oplossing (gelijkwaardige maatregel). Hierdoor kan in voorkomende gevallen, zoals bij grootschalige woningbouwprojecten, een gemeenschappelijke berging als gelijkwaardige oplossing worden aangemerkt ten opzichte van individuele bergingen, mits wordt aangetoond dat een gelijkwaardig niveau wordt bereikt. Wij hebben (als gelijkwaardig alternatief) een voorkeur voor een gezamenlijke fietsenstalling bij woningbouwprojecten. Bewoners zullen die beter benutten voor het parkeren van hun fiets dan een individuele berging. De beoordeling van deze gelijkwaardigheid vindt echter plaats binnen het kader van de technische bouwactiviteit.

Om ervoor te zorgen dat in geval van toepassing van de gelijkwaardige maatregel ook daadwerkelijk een aantrekkelijke parkeeroplossing wordt geboden, zijn de kwaliteitseisen voor fietsparkeren uit deze Regeling van toepassing. De kwaliteitseisen worden betrokken bij de beoordeling van de aanvraag van de omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat het artikel alleen van toepassing is op nieuw aan te leggen fietsparkeerplaatsen in een gemeenschappelijke fietsenstallingen. Wordt bij een (bouw)plan voorzien in afzonderlijke bergruimte die, voor zover nodig, voldoet aan het Bbl, dan is dit artikel niet van toepassing.

Lid 2 van dit artikel geeft ruimte om in voorkomende gevallen af te wijken van het bepaalde in lid 1.

Lid 3 van dit artikel is van toepassing op (bouw)plannen die onder de werking van de Beleidsregel zelfstandige woonruimte vallen.

Omdat er in de Beleidsregel zelfstandige woonruimte een eigen regeling is opgenomen over bergruimte is de werking van het eerste lid uitgesloten voor (bouw)plannen waar deze beleidsregel op van toepassing is. Het toepassingsbereik van de beleidsregel is beperkt tot relatief kleinschalige ontwikkelingen en gaat het in het algemeen om splitsing of transformatie van bestaande bebouwing, waarbij het voldoen aan de kwaliteitseisen voor fietsparkeren niet of nauwelijks mogelijk is.

Hoofdstuk 3 Autoparkeren

Artikel 11 Toepassingsbereik
Hoofdstuk 3 geldt niet voor de Spoorzone. Zie daarvoor Hoofdstuk 4.

Artikel 12 Bepaling van de autoparkeereis
De autoparkeereis is het uiteindelijke aantal toe te voegen autoparkeerplaatsen ten behoeve van een ruimtelijke activiteit. De autoparkeereis wordt bepaald door achtereenvolgens vier stappen te doorlopen. De normatieve autoparkeervraag van ieder (bouw)plan wordt berekend op basis van de autoparkeer-

normen in Bijlage 3. Voor de toepassing van de autoparkeernormen wordt een gebiedsindeling gehanteerd, deze indeling is opgenomen in Bijlage 1. Vervolgens kunnen één of meerdere reducties op de autoparkeervraag worden toegepast. Daarna kunnen op de (gereduceerde) normatieve autoparkeervraag aanwezigheidspercentages worden toegepast waarmee de maatgevende autoparkeervraag wordt bepaald. Tenslotte kan wanneer het een wijziging van een functie of gebruiksactiviteit betreft, de salderingsregeling van toepassing zijn.

Nadat de normatieve parkeervraag is vastgesteld, kan deze in bepaalde gevallen zowel naar boven als naar beneden worden bijgesteld. Naar boven als er sprake is van bijzondere omstandigheden die leiden tot overwegende bezwaren, bijvoorbeeld in het geval van een garagebedrijf, en naar beneden als voldoende gemotiveerd en onderbouwd is dat het realiseren van de berekende autoparkeervraag niet of slechts gedeeltelijk noodzakelijk is, bijvoorbeeld in het geval dat de doelgroep geen of minder gebruik maakt van een auto. In dat geval worden de adressen waarvoor niet in de autoparkeereis wordt voorzien, geregistreerd op de POET-lijst.

Artikel 13 Reductie van de normatieve autoparkeervraag (HOV en deelauto)
In dit artikel worden de verschillende mogelijkheden geschetst om de normatieve autoparkeervraag naar beneden bij te stellen. Het is mogelijk om de normatieve autoparkeervraag van een (bouw)plan te reduceren door in te zetten op duurzame mobiliteitsconcepten.

Wanneer meerdere reducties in een plan worden toegepast worden deze onafhankelijk van elkaar berekend, waarbij telkens wordt uitgegaan van de normatieve autoparkeervraag.

1. HOV (lid 1)
HOV-reductie is inherent verbonden aan de locatie van het (bouw)plan. Deze OV-voorzieningen zijn weergegeven in Bijlage 1. De reductie is van toepassing op alle functies die in een (bouw)plan worden gerealiseerd.
Er is een verschil tussen invloedsgebied van een HOV halte voor bus, trein en/of tram en het effect van een HOV halte op het autobezit. Uit onderzoek blijkt dat de aanwezigheid van een HOV halte geen tot weinig effect heeft op het autobezit. Uit analyse in Zwolle blijkt dat niet. In Haarlem is ook onderzoek uitgevoerd waaruit is gebleken dat het autobezit in een straal van 500 meter rond het bouwplan nagenoeg hetzelfde of heel beperkt lager is dan het gemiddelde autobezit in hetzelfde stadsdeel.

2. Deelauto's in ontwikkelgebieden
In de Adaptieve Ontwikkelstrategie Mobiliteitshubs (AOS) is vastgelegd dat om ruimte te maken de gemeente parkeeralternatieven in mobiliteitshubs gaat realiseren. In die mobiliteitshubs gaat Zwolle zelf deelmobiliteit organiseren en die opgave bij de ontwikkelaars weghalen. Daarmee kunnen we het aanbod voor de gebruikers langjarig borgen en voorkomen we versnipperd aanbod op plotniveau, dat niet goed aansluit bij de gebruiker. Er staat logischerwijs voor zowel de mobiliteitshubs als voor het organiseren van deelmobiliteit een financiële bijdrage van ontwikkelaars/corporaties tegenover (zie de toelichting bij hoofdstuk 5). Daarnaast is het vanzelfsprekend dat de ontwikkelaars/corporaties zich inspannen om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren bij hun (toekomstige) gebruikers.

Autodelen is een innovatief concept. Naarmate de tijd vordert en meer ontwikkelingen geënt zijn op het gebruik van deelmobiliteit wordt het inzicht vergroot. Onder andere voor wat betreft de reductiefactor voor een deelauto. Bij het opstellen van de Regeling mobiliteitsnormen is hier ook onderzoek naar gedaan. De eerste onderzoeken hadden vooral een voorspellende insteek op basis van consumentenonderzoek en nog niet-gerealiseerde projecten. Recent zijn nieuwe onderzoeken gepubliceerd die inzicht geven in het gebruik, de effecten én de randvoorwaarden voor succes.

Landelijk vervangt 1 deelauto enkele tot dubbele cijfers aan personenauto's. Diverse studies rapporteren o.a. 4–10+, met uitschieters tot ~20 in specifieke free-floating-settings. Het Kennisplatform Crow, het Kennis Instituut Mobiliteit (KiM) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) onderbouwen vooral een afname van het autobezit bij autodelers (auto weg/doet of geen aanschaf). Een vaste reductiefactor ("1-op-X"-norm) wordt echter niet onderbouwd en is afhankelijk van onder andere de stedelijke context (OV-kwaliteit, dichtheid, prijs/beleid). Daarnaast concludeert het KiM dat een scenario waarin én actief op deelmobiliteit én actief op reductie van de reguliere auto wordt ingezet, het meest kansrijk is. Zij geven aan dat bij hoogfrequente gebruikers (vaker dan 30 keer per jaar) het autobezit met 70% afneemt, en bij minder frequente deelautogebruikers (5 tot 30 keer per jaar) het autobezit met 61% afneemt.

Op basis van onderzoek door Goudappel naar Greenwheels-gebruikers in Nederland in 2019 en 2023 lijkt voor deelauto-gebruikers (en onder de juiste omstandigheden) te gelden dat 1 deelauto 10-14 eigen auto's vervangt. Het gaat hierbij om een combinatie van de reële vervangingsratio (auto's die echt zijn weggedaan; in de genoemde onderzoeken zijn dat er 6-7) en de hypothetische vervangingsratio (auto's waarvan gezegd wordt dat ze niet zijn aangeschaft). Goudappel geeft aan dat een *one-size-fits-all-benadering* minder aansluit bij een passende en reële parkeerreductie. De daadwerkelijke reductie is afhan-

kelijk van veel andere aspecten, zoals de absolute hoogte van de parkeernorm, de sociaal demografische factoren van de doelgroep, de aanwezigheid en afstand tot een NS station en de kosten van parkeervergunningen/-abonnementen.

Zwolle ontwikkelt hoogstedelijk, waarbij op deelmobiliteit én actief op reductie van de reguliere auto wordt ingezet. De openbare ruimte wordt conform het STOMP principe ingericht, daar waar nodig worden ruimtelijke ingrepen gedaan om het autoverkeer te beperken. Door dit alles is de potentie voor het gebruik van deelmobiliteit op basis van het bovengestelde zeer kansrijk. Onderzoek heeft aangetoond dat afhankelijk van woningtype, doelgroep en beschikbaarheid van deelmobiliteit de reductie van het autobezit kan oplopen tot wel 70% in optimale situaties. Op basis daarvan kan de autoparkeervraag in de ontwikkelgebieden met minimaal 10% worden gereduceerd.

Conclusie
Voor de ontwikkelgebieden Stadshart en Nieuwe Veemarkt wordt een generieke 10% reductie van het gebruikersdeel van de normatieve parkeervraag voor de functie wonen gehanteerd. Daarmee houden we rekening in de parkeerbalansen. Het onderzoek van Goudappel laat zien dat 1 deelauto tot wel 10-14 personenauto's kan vervangen, mits de voorwaarden goed zijn. In Zwolle kiezen we ervoor een vervangingswaarde aan te houden voor de ontwikkelgebieden Stadshart en Nieuwe Veemarkt, zodat bij de reductie van 10% steeds per 5 personenauto's reductie 1 deelauto moet worden geplaatst (per saldo een reductie van 4 parkeerplaatsen). Voor de Spoorzone is in afzonderlijk beleid vastgesteld dat er 2,5 deelauto per 100 woningen wordt gerealiseerd. Dit is reeds verwerkt in de autoparkeernormen die voor de Spoorzone gelden, zodat daar geen sprake is van een reductiefactor. Hierbij geldt dat de gemeente de beschikbaarheid van de benodigde deelauto's organiseert, waarbij de aanvrager medeverantwoordelijk is voor het realiseren van de randvoorwaarden om deelmobiliteit te stimuleren onder de toekomstige gebruikers.

3. Deelauto's in de rest van de stad (lid 3)
Voor de rest van de stad onderscheiden we 'publieke deelauto's' en 'collectieve deelauto's'. Publieke deelauto's worden door vaak landelijk opererende aanbieders op basis van een overeenkomst aangeboden. Collectieve deelauto's zijn onderdeel van het woonconcept en staan alleen ter beschikking van die gebruikers. De reductie is bij de inzet van publieke deelauto's lager dan bij de inzet van collectieve deelauto's. Dit komt doordat de beschikbaarheid van collectieve deelauto's beter is in te schatten en de gesloten gebruikersgroep elkaar kent. Dit maakt afstemming beter mogelijk en zorgt dat zaken als onderhoud en schoonmaak beter te plannen zijn.

Als een initiatiefnemer gebruik wil maken van de reductie voor deelauto's, moet hij de inzet van deelauto's voor zijn bouwplan voldoende aannemelijk maken. Dit kan bijvoorbeeld door een ondertekende overeenkomst of opname in het woon- of mobiliteitsconcept. Zwolle hanteert daarbij het uitgangspunt dat 1 collectieve deelauto 5 particuliere auto's kan vervangen (per saldo 4 parkeerplaatsen reductie) en dat 1 publieke deelauto 3 particuliere auto's kan vervangen (per saldo 2 parkeerplaatsen reductie). Dit is vastgelegd in de Nota Parkeren.

Ten slotte wordt nog onderscheid gemaakt tussen reducties van (bouw)plannen in zones I, II en IV, en (bouw)plannen in de zones V en VI (Bijlage 1). In zones V en VI, waar het parkeren niet gereguleerd is, liggen de reductiepercentages lager omdat de alternatieven voor autogebruik en –bezit minder toegankelijk zijn dan in de zones I, II en IV.

4. Mobiliteitsprogramma van Eisen (MpvE) (lid 5)
Wanneer een aanvrager gebruik wenst te maken van één of meerdere reductiemogelijkheden, dan moet dit in een mobiliteitsplan worden uitgewerkt. In dit plan is gemotiveerd waarom de gekozen oplossing zal uitmonden in een lager autobezit en -gebruik. Minimaal zijn in het plan verwerkt een analyse van het mobiliteitsprofiel van de beoogde gebruikersgroepen en hoe de communicatie over de parkeeroplossing richting eindgebruikers voor en na verhuur/verkoop wordt vormgegeven. Daarnaast worden referentiegegevens gevraagd: waar is dit eerder gerealiseerd met welk resultaat? Daarnaast moet het MPvE ingaan op een zogenaamd Plan B: wat als de autoparkeervraag anders uitvalt dan gedacht? Of als een reductieoplossing niet duurzaam is? Hoe monitort de aanvrager dit en borgt hij dit voor de toekomst? Het mobiliteitsplan zal voor indiening van de aanvraag moeten worden besproken met de gemeente in een parkeeratelier38 waarin vragen over de uiteindelijke toepassing kunnen worden besproken.

In de te verlenen omgevingsvergunning en/of anterieure overeenkomst kan de verplichting worden opgenomen dat toekomstige gebruikers worden geïnformeerd over het feit dat er binnen het (bouw)plan minder autoparkeerplaatsen beschikbaar zijn, omdat reducties zijn toegepast vanwege de nabijheid van een halte van het HOV en/of aanwezigheid van deelmobiliteit. Ook kan het alternatief Plan B worden opgenomen waarbij wordt aangegeven wie wat doet in monitoring en betaalt bij realisatie van dit alternatief.

5. Ruimtelijke reservering (lid 6)
Voor parkeerplaatsen die als gevolg van reducties op de normatieve autoparkeervraag, in gebieden waar geen gereguleerd parkeren van kracht is, niet worden aangelegd, geldt dat deze parkeerplaatsen op eigen terrein in de vorm van een ruimtelijke reservering moeten zijn aangewezen. De ruimtelijke reservering geldt alleen voor (bouw)plannen in zone V en VI. Dit zijn zones die nog niet zijn aangemerkt als (toekomstig) gereguleerd gebied. Als uit parkeerdrukonderzoek blijkt dat de parkeervraag van het (bouw)plan in werkelijkheid hoger blijkt te zijn dan het aantal beschikbare parkeerplaatsen, dan moet de ruimtelijke reservering worden benut voor de aanleg van extra parkeerplaatsen. Het aantal hierbij te realiseren parkeerplaatsen is afhankelijk van de op te lossen parkeervraag en kan maximaal 100% van de toegepaste reductie(s) bedragen. De kosten voor de aanleg van extra parkeerplaatsen zijn voor rekening van de (toekomstig) eigenaar. Hiermee worden bestaande functies in deze zones beschermd tegen verhoogde parkeerdruk in de openbare ruimte als gevolg van het (bouw)plan waarbij reducties zijn toegepast.

Voorbeeld: Er worden deelauto's gerealiseerd bij een (bouw)plan, deze deelauto's vervangen 12 autoparkeerplaatsen. Er wordt in het (bouw)plan ruimte voor negen extra parkeerplekken gereserveerd. Mocht het deelauto-concept niet functioneren dan worden deze negen parkeerplekken aangelegd. De drie deelauto parkeerplekken worden in dit geval ook aangepast naar reguliere parkeerplaatsen, het totaal komt hiermee op 12 parkeerplekken voor regulier gebruik. Het gaat hierbij vooral om het gesprek vooraf waarbij de ruimtelijke reservering wordt ingepast in het (bouw)plan en dat afspraken worden vastgelegd.

Artikel 14 Bepaling van de maatgevende autoparkeervraag
Een parkeerbalans is een instrument waarbij de verhouding tussen de parkeervraag en het parkeeraanbod in een bepaald gebied of project wordt weergegeven. Op de (gereduceerde) normatieve autoparkeervraag van een (bouw)plan kunnen in een parkeerbalans aanwezigheidspercentages worden toegepast waarmee het effect van dubbelgebruik wordt berekend. In Bijlage 4 zijn per type functie aanwezigheidspercentages opgenomen. Bij het opstellen van een parkeerbalans dienen de aanwezigheidspercentages te worden gehanteerd die het beste aansluiten bij de eigenschappen van de geplande functie(s).

Artikel 15 Salderingsregeling
Zie toelichting bij artikel 8. Daar waar gesproken wordt over fietsparkeren wordt hier verstaan autoparkeren.

Artikel 16 Voorzien in de autoparkeereis, uitgezonderd ontwikkelgebieden
De autoparkeereis van een (bouw)plan dat niet is gelegen in een ontwikkelgebied, dient in beginsel op eigen terrein te worden gefaciliteerd. Als dit om redenen (bijvoorbeeld ruimtelijk of financieel) niet mogelijk of wenselijk blijkt te zijn, kan (het resterende gedeelte van) de parkeereis op privaat terrein worden gefaciliteerd. Dit zijn parkeervoorzieningen (terreinen of garages) die in het algemeen niet in eigendom zijn van de aanvrager, waarvoor geldt dat de aanvrager een overeenkomst kan afsluiten voor het kopen of huren van parkeerplaatsen, of een eigen parkeervoorziening op afstand (bijvoorbeeld een garagebox). De aanvrager dient een eigendomsbewijs of gesloten huurovereenkomst met een minimale looptijd van 10 jaar te overleggen. Het college stelt eisen aan deze oplossing om de beschikbaarheid en bruikbaarheid van de parkeerplaatsen te kunnen waarborgen. Als hiermee de parkeereis nog niet volledig is gefaciliteerd, dan bestaat de mogelijkheid om gebruik te maken van bestaande openbare parkeerplaatsen. In zone V en VI gebruiken we omrekenfactoren omdat de privéplekken daarmee op eigen terrein minder meetellen in het aanbod. De praktijk leert namelijk dat de theoretische parkeercapaciteit op eigen terrein, met name buiten het gereguleerd gebied, in de praktijk niet volledig wordt benut. Door te rekenen met de omrekenfactoren wordt gestimuleerd dat in voldoende mate wordt voorzien in parkeergelegenheid op eigen terrein en minder snel gebruik wordt gemaakt van de openbare ruimte. In de andere zones zijn deze omrekenfactoren niet van toepassing.

In dit artikel zijn eisen opgenomen waarmee is gewaarborgd dat de bestaande parkeerdruk door de aanvrager op de juiste manier in kaart is gebracht. Als de gemeente Zwolle beschikt over actuele parkeerdrukgegevens, dan moet de aanvrager gebruik maken van deze gegevens. Als blijkt dat deze gegevens onvolledig en/of gedateerd zijn, dan moet de aanvrager zelf een parkeeronderzoek laten uitvoeren. De afwenteling van de parkeervraag van het (bouw)plan richting de openbare ruimte mag niet leiden tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk. In de eindsituatie mag de parkeerdruk overdag maximaal 85% bedragen en in de avond en nacht maximaal 90%. Als de bestaande parkeerdruk hoger is dan deze waarden, dan is afwenteling niet mogelijk.

De Regeling mobiliteitsnormen kan niet los worden gezien van overige regelgeving en beleid van de gemeente Zwolle inzake parkeren. De Regeling heeft gevolgen voor realisatie van het aantal parkeerplaatsen en het gebruik ervan volgens de omgevingsvergunning.

Registratie op de POET-lijst van de gemeente betekent dat conform de uitwerking van de parkeerverordening de betreffende adressen niet of verminderd in aanmerking komen voor een parkeervergunning of parkeerabonnement onder in ieder geval de beschreven gevallen. Het parkeervergunningenproces maakt geen onderdeel uit van deze Regeling. Voor zowel adressen binnen als buiten het gereguleerd gebied wordt de POET-lijst bijgehouden om gemaakte afspraken te borgen.

Artikel 17 parkeerrechten in overige stad
Voor de (bouw)plannen waarvan de parkeereis in een mobiliteitshub wordt voorzien en de (bouw)plannen waarvan in de parkeereis wordt voorzien middels één of meer parkeervergunningen, moet worden bepaald welke adressen binnen dat (bouw)plan het recht krijgen om na ingebruikname van het (bouw)plan het betreffende parkeerproduct aan te vragen.

In dit artikel wordt allereerst aangegeven dat het aantal rechten om een parkeerproduct aan te vragen gelijk is aan het gebruikersdeel van de normatieve autoparkeervraag, nadat daarop eventueel de reductiefactoren zijn toegepast. Het is vervolgens aan de aanvrager van de omgevingsvergunning om aan te geven aan welke adressen, of, als er nog geen adressen bekend zijn, de bouwnummers, het recht om een parkeerproduct aan te vragen moet worden gekoppeld. Bij de verdeling van die rechten is de aanvrager gehouden aan de verdeling over de verschillende functies binnen het (bouw)plan die volgt uit de parkeerbalans. De aanvrager dient de verdeling in beginsel voor verlening van de omgevingsvergunning aan te leveren, waarna deze wordt vastgelegd. Als het niet mogelijk is om die verdeling al voor de vergunningverlening te verstrekken, wordt aan de omgevingsvergunning de voorwaarde verbonden dat het (bouw)plan pas in gebruik mag worden genomen nadat het college schriftelijk heeft ingestemd met de aangeleverde adressen waaraan het recht om een parkeerproduct aan te vragen moet worden gekoppeld.

Of de adressen waaraan het recht om een parkeerproduct aan te vragen uiteindelijk ook daadwerkelijk in aanmerking komen voor het betreffende parkeerproduct hangt af van de vraag of aan de overige voorwaarden voor het verkrijgen van een dergelijk parkeerproduct wordt voldaan. Dergelijke voorwaarden staan onder andere in de Parkeerverordening Zwolle en de Regeling Parkeervergunningen.

De adressen binnen het (bouw)plan waar geen parkeerrecht aan wordt gekoppeld komen op de POET lijst. Dit betekent dat voor deze adressen de gebruikers niet in aanmerking komen voor een parkeerproduct.

Artikel 18 Voorzien in de autoparkeereis in ontwikkelgebieden
Binnen Zwolle wordt een aantal grootschalige woningbouwopgaves gerealiseerd die vragen om een aanpak op gebiedsniveau. Niet het realiseren van parkeren op eigen terrein is binnen deze gebieden het uitgangspunt, maar het voorzien in de autoparkeereis in mobiliteitshubs.

Deze hubs zijn een middel om het ruimtebeslag van auto's te verkleinen ten gunste van ruimte voor voetgangers, fietsers, spelen en groen. Om te voorzien in de parkeereis doet de aanvrager voor de realisatie van de hub en het aanbod van deelmobiliteit een financiële bijdrage op basis van de Bijdrageregeling Mobiliteit. Als blijkt dat de autoparkeereis niet in een mobiliteitshub kan worden voorzien omdat niet voldoende aannemelijk is dat die oplossing voor het betreffende (bouw)plan uitvoerbaar en tijdig beschikbaar is, dan dient de initiatiefnemer zelf op een andere wijze te voorzien in de autoparkeereis, niet zijnde een oplossing in de openbare ruimte en binnen de maximale loopafstanden die horen bij het (bouw)plan.

In de ontwikkelgebieden worden ook initiatieven voor kleine (bouw)plannen ingediend. Wanneer bij dergelijke (bouw)plannen sprake is van een parkeereis van 3 of minder, biedt de Regeling de mogelijkheid om, in afwijking van de hoofdregel dat in de parkeereis wordt voorzien in mobiliteitshubs, in het parkeren op eigen terrein te voorzien. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan de (financiële) haalbaarheid van kleine (bouw)plannen.

Artikel 19 Parkeerrechten in ontwikkelgebieden
Zie toelichting bij artikel 17

Artikel 20 Kwaliteitseisen autoparkeren
Om de bruikbaarheid en kwaliteit van nieuwe autoparkeerplaatsen op eigen terrein te kunnen waarborgen, dienen deze te voldoen aan bepaalde eisen. Autoparkeerplaatsen die niet voldoen aan de kwaliteitseisen, tellen niet mee in het voldoen aan de autoparkeereis. Voor parkeergarages en parkeerterreinen geldt de NEN 2443:2013 (of diens opvolgers), Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages, voor zover het de verkeerstechnische en ruimtelijke ontwerpeisen betreft. Voor overige parkeerplaatsen gelden de eisen die volgen uit het ASVV 2021 (of diens opvolgers). Beide publicaties worden onder licentie verstrekt door NEN en CROW.

Het ASVV bevat richtlijnen voor de maatvoering van parkeerplaatsen. Het college past deze richtlijnen toe voor de parkeerplaatsen waarop de NEN 2443:2013 of diens opvolgers niet van toepassing is. Voor de maatvoering van parkeerplaatsen geldt bij haaksparkeren een parkeervakbreedte van 2,50 meter en een lengte van 5,00 meter. Bij overstek bij haaksparkeren mag de lengte 0,50 meter korter zijn, de rijbaan is bij haaksparkeren tenminste 6,00 meter breed. Voor langsparkeren geldt een parkeervakbreedte van ten minste 2,00 meter en een lengte van 6,00 meter. In plaats van reguliere verharding stimuleert het college aanvragers om te kiezen voor een klimaat adaptieve inrichting van parkeerplaatsen (bijvoorbeeld door toepassing van waterdoorlatende grastegels).

De NEN 2443 schrijft, afhankelijk van de breedte van de parkeerweg, voor stallingsgarages (een parkeergarage die uitsluitend wordt gebruikt door gebruikers zoals bewoners of werknemers) een minimale parkeervakbreedte van 2,35 meter voor. Voor openbare parkeergarages geldt een minimale breedte van 2,40 meter. Om de kwaliteit en bruikbaarheid van een nieuw te realiseren garages te optimaliseren, geldt in alle gevallen een minimaal benodigde parkeervakbreedte van 2,50 meter.

Artikel 21 Gehandicaptenparkeren
In het kader van inclusiviteit zijn in dit artikel eisen voor de aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen op eigen terrein opgenomen (en dus niet in de openbare ruimte en ook niet van toepassing op mobiliteitshubs). De eisen zijn per functie verschillend, passend bij de betreffende functie. Daarbij is vastgelegd vanaf hoeveel parkeerplaatsen de aanleg van tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats is vereist. De locatie van gehandicaptenparkeerplaatsen is in de directe nabijheid (in ieder geval binnen 100 meter) van een entree tot het bouwwerk.

Wanneer de autoparkeereis wordt voorzien in een mobiliteitshub, dan geldt dit artikel niet. Dan is het PVE mobiliteitshubs van toepassing en wordt vanuit de mobiliteitshubs aantallen, locatie en maatvoering van de gehandicaptenparkeerplaatsen gecoördineerd voor de hele mobiliteitshub.

Artikel 22 Laden en lossen van goederen
Het is van belang dat in (bouw)plannen waarin sprake is van een structurele toe- en afvoer van goederen voorzieningen worden getroffen zodat deze activiteiten op een veilige manier kunnen plaatsvinden. Naast functies op gebieden als logistiek en distributie, retail en productiefaciliteiten kan het hier gaan om complexen met mogelijkheden voor het snel afzetten van bezoekers.

Indien het aantoonbaar niet mogelijk is om binnen het (bouw)plan te voorzien in ruimte voor het laden en lossen, is het naar het oordeel van het college onder voorwaarden (o.a. verkeersveiligheid) mogelijk om laad- en losruimte in de openbare ruimte te realiseren.

Hoofdstuk 4: Spoorzone

Artikel 23 Toepassingsbereik
Hoofstuk 4 geldt alleen voor de Spoorzone, conform de kaart in Bijlage 10. Regels voor de rest van het grondgebied van de gemeente Zwolle zijn te vinden in Hoofdstuk 2 (fietsparkeren) en 3 (autoparkeren).

Artikel 24 Bepaling van de fietsparkeereis
De fietsparkeereis is het uiteindelijke aantal toe te voegen fietsparkeerplaatsen ten behoeve van de ruimtelijke activiteit. Afwijken van de fietsparkeereis of maatwerk kan bijvoorbeeld plaatsvinden bij een doelgroep als dementerende ouderen in een zorginstelling, omdat het fietsgebruik van een deel van de gebruikers niet of minder aannemelijk is.

Artikel 25 Bepaling van de maatgevende fietsparkeervraag
Een parkeerbalans is een instrument waarbij de verhouding tussen de parkeervraag en het parkeeraanbod in een bepaald gebied of project wordt weergegeven. Op de (gereduceerde) normatieve fietsparkeervraag van een (bouw)plan kunnen in een parkeerbalans aanwezigheidspercentages worden toegepast waarmee het effect van dubbelgebruik wordt berekend. In Bijlage 4 zijn per type functie aanwezigheidspercentages opgenomen. Bij het opstellen van een parkeerbalans dienen de aanwezigheidspercentages te worden gehanteerd die het beste aansluiten bij de eigenschappen van de geplande functie(s).

Artikel 26 Salderingsregeling
De salderingsregeling is opgesteld met als doel om tot een zo realistisch mogelijke vaststelling te komen van het aantal parkeerplaatsen dat toebehoort tot de huidige functie(s) van een gebouw. Het aantal fietsparkeerplaatsen kan alleen worden gesaldeerd als deze in stand worden gelaten.

Binnen de salderingsregeling wordt eerst, als hier sprake van is, het aantal fietsparkeerplaatsen op eigen terrein vastgesteld wat toebehoort tot de huidige functies. Dit zijn bijvoorbeeld fietsparkeerplaatsen gelegen op een afgesloten parkeerterrein bij het gebouw. Vervolgens wordt, indien hier sprake van is,

het aantal openbare fietsparkeerplaatsen vastgesteld wat in gebruik is genomen door de doelgroepen die horen bij de huidige functie(s) van het gebouw.

Artikel 27 Voorzien in de fietsparkeereis
De fietsparkeereis van de functie wonen, zowel voor bewoners als bezoekers, dient inpandig op eigen terrein te worden opgelost. Voor de overige functies dient de parkeereis eveneens op eigen terrein te worden opgelost. Voor de vaste gebruikers (bijv. werknemers) dient dit inpandig plaats te vinden. Voor de bezoekersparkeereis geldt deze laatste eis niet.

Artikel 28 Kwaliteitseisen fietsparkeren
In deze Regeling gelden kwaliteitseisen om de kwaliteit en bruikbaarheid van nieuwe fietsparkeerplaatsen in gemeenschappelijke fietsenstallingen te kunnen waarborgen, zie bijlage 7.

Bij nieuw te bouwen woningen dient rekening te worden gehouden met de eisen die in paragraaf 4.5.5 van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) zijn gesteld aan een bergruimte voor onder meer fietsen of scootmobielen.

Een nieuw te bouwen woning heeft volgens het Bbl een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m2 en een breedte van ten minste 1,8 meter en een hoogte boven de vloer van ten minste 2,3 meter. Een uitzondering is gemaakt voor woningen met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m2. In dat geval mag de bergruimte gemeenschappelijk zijn als de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m2 per woning bedraagt. Aan deze (minimale) eisen wordt getoetst bij de beoordeling van de vergunningaanvraag voor de technische bouwactiviteit. De eisen die worden gesteld aan het fietsparkeren op basis van deze beleidsregel voor de omgevingsplanactiviteit, mogen uiteraard niet in strijd zijn met de eisen die in het Bbl zijn opgenomen.

In de situatie van woningsplitsing (transformatie/verbouw) geldt het volgende. In de beleidsregel zelfstandige woonruimte is vereist dat er minimaal 5 m2 bergruimte per woning beschikbaar is ten behoeve van het stallen van fietsen en dergelijke. Deze bergruimte mag verdeeld worden tussen bewoners, zolang de totale oppervlakte aan bergruimte minimaal 5 m^2 per zelfstandige woning is. Indien in de directe omgeving op een loopafstand zoals genoemd in Bijlage 6 van het perceel een (gedeelde) al dan niet openbare voorziening aanwezig is, dan kan van deze regel worden afgeweken, mits er, naast de stalling voor fietsen en dergelijke, per zelfstandige woonruimte minimaal 1,5 m^2 bergruimte binnen het (bouw)plan aanwezig is.

Artikel 29 Bepaling van de autoparkeereis
De autoparkeereis is het uiteindelijke aantal toe te voegen autoparkeerplaatsen ten behoeve van een ruimtelijke activiteit. De autoparkeereis wordt bepaald door achtereenvolgens vier stappen te doorlopen. De normatieve autoparkeervraag van ieder (bouw)plan wordt berekend op basis van de autoparkeernormen in Bijlage 3 onder de kolom Spoorzone. In deze normen zit een reductie opgenomen vanwege de nabijheid van het treinstation Zwolle en vanwege Deelmobiliteit. Voor de Spoorzone wordt gewerkt met een norm van 2,5 deelauto per 100 nieuwe woningen. Tenslotte kan wanneer het een wijziging van een functie of gebruiksactiviteit betreft, de salderingsregeling van toepassing zijn.

Nadat de normatieve parkeervraag is vastgesteld, kan deze in bepaalde gevallen zowel naar boven als naar beneden worden bijgesteld. Naar boven als er sprake is van bijzondere omstandigheden die leiden tot overwegende bezwaren, bijvoorbeeld in het geval van een garagebedrijf, en naar beneden als voldoende gemotiveerd en onderbouwd is dat het realiseren van de berekende parkeervraag niet of slechts gedeeltelijk noodzakelijk is, bijvoorbeeld in het geval dat de doelgroep geen of minder gebruik maakt van een auto. In dat geval worden de adressen waarvoor niet in de parkeereis wordt voorzien, geregistreerd op de POET-lijst.

Artikel 30 Bepaling van de maatgevende autoparkeervraag
Een parkeerbalans is een instrument waarbij de verhouding tussen de parkeervraag en het parkeeraanbod in een bepaald gebied of project wordt weergegeven. Op de (gereduceerde) normatieve autoparkeervraag van een (bouw)plan kunnen in een parkeerbalans aanwezigheidspercentages worden toegepast waarmee het effect van dubbelgebruik wordt berekend. In Bijlage 4 zijn per type functie aanwezigheidspercentages opgenomen. Bij het opstellen van een parkeerbalans dienen de aanwezigheidspercentages te worden gehanteerd die het beste aansluiten bij de eigenschappen van de geplande functie(s).

Artikel 31 Salderingsregeling
Zie toelichting bij artikel 26. Daar waar gesproken wordt over fietsparkeren wordt hier verstaan autoparkeren.

Artikel 32 Voorzien in de autoparkeereis

In de Spoorzone wordt een grootschalige woningbouw- en ontwikkelopgave gerealiseerd die vraagt om een aanpak op gebiedsniveau. Niet het realiseren van parkeren op eigen terrein is binnen deze gebieden het uitgangspunt, maar het voorzien in de autoparkeereis in mobiliteitshubs.

Deze hubs zijn een middel om het ruimtebeslag van auto's te verkleinen ten gunste van ruimte voor voetgangers, fietsers, spelen en groen. Om te voorzien in de parkeereis doet de aanvrager voor de realisatie van de hub en het aanbod van deelmobiliteit een financiële bijdrage op basis van de Bijdrageregeling Mobiliteit.

Als blijkt dat de autoparkeereis niet in een mobiliteitshub kan worden voorzien omdat niet voldoende aannemelijk is dat die oplossing voor het betreffende (bouw)plan uitvoerbaar en tijdig beschikbaar is, dan dient de initiatiefnemer zelf op een andere wijze te voorzien in de autoparkeereis, niet zijn de een oplossing in de openbare ruimte en binnen de maximale loopafstanden die horen bij het (bouw)plan.

Om de vindbaarheid van de deelauto's te versterken en daarmee het gebruik te stimuleren, krijgen deze een vaste plek in de mobiliteitshubs. Alle overige gebruikers van de mobiliteitshub kunnen gebruik maken van de overige parkeerplaatsen, uitgezonderd de parkeerplaatsen die zijn gereserveerd voor speciale doelgroepen (bijv. gehandicapten).

Artikel 33. Parkeerrechten in Spoorzone
Zie toelichting bij artikel 17.

Artikel 34 Kwaliteitseisen autoparkeren
Om de bruikbaarheid en kwaliteit van nieuwe autoparkeerplaatsen op eigen terrein te kunnen waarborgen, dienen deze te voldoen aan bepaalde eisen. Autoparkeerplaatsen die niet voldoen aan de kwaliteitseisen, tellen niet mee in het voldoen aan de autoparkeereis. Voor parkeergarages en parkeerterreinen geldt de NEN 2443:2013 (of diens opvolgers), Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages, voor zover het de verkeerstechnische en ruimtelijke ontwerpeisen betreft. Voor overige parkeerplaatsen gelden de eisen die volgen uit het ASVV 2021 (of diens opvolgers). Beide publicaties worden onder licentie verstrekt door NEN en CROW.

Het ASVV bevat richtlijnen voor de maatvoering van parkeerplaatsen. Het college past deze richtlijnen toe voor de parkeerplaatsen waarop de NEN 2443:2013 of diens opvolgers niet van toepassing is. Voor de maatvoering van parkeerplaatsen geldt bij haaksparkeren een parkeervakbreedte van 2,50 meter en een lengte van 5,00 meter. Bij overstek bij haaksparkeren mag de lengte 0,50 meter korter zijn, de rijbaan is bij haaksparkeren tenminste 6,00 meter breed. Voor langsparkeren geldt een parkeervakbreedte van ten minste 2,00 meter en een lengte van 6,00 meter. In plaats van reguliere verharding stimuleert het college aanvragers om te kiezen voor een klimaat adaptieve inrichting van parkeerplaatsen (bijvoorbeeld door toepassing van waterdoorlatende grastegels).

De NEN 2443 schrijft, afhankelijk van de breedte van de parkeerweg, voor stallingsgarages (een parkeergarage die uitsluitend wordt gebruikt door gebruikers zoals bewoners of werknemers) een minimale parkeervakbreedte van 2,35 meter voor. Voor openbare parkeergarages geldt een minimale breedte van 2,40 meter. Om de kwaliteit en bruikbaarheid van een nieuw te realiseren garages te optimaliseren, geldt in alle gevallen een minimaal benodigde parkeervakbreedte van 2,50 meter.

Artikel 35 Gehandicaptenparkeren
In het kader van inclusiviteit zijn in dit artikel eisen voor de aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen op eigen terrein opgenomen (en dus niet in de openbare ruimte). De eisen zijn per functie verschillend, passend bij de betreffende functie. Daarbij is vastgelegd vanaf hoeveel parkeerplaatsen de aanleg van tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats is vereist.

Wanneer de autoparkeereis wordt voorzien in een mobiliteitshub, dan geldt dit artikel niet. Dan is het PVE mobiliteitshubs van toepassing en wordt vanuit de mobiliteitshubs aantallen, locatie en maatvoering van de gehandicaptenparkeerplaatsen gecoördineerd voor de hele mobiliteitshub.

Artikel 36 Laden en lossen van goederen
Het is van belang dat in (bouw)plannen waarin sprake is van een structurele toe- en afvoer van goederen voorzieningen worden getroffen zodat deze activiteiten op een veilige manier kunnen plaatsvinden. Naast functies op gebieden als logistiek en distributie, retail en productiefaciliteiten kan het hier gaan om complexen met mogelijkheden voor het snel afzetten van bezoekers.

Indien het aantoonbaar niet mogelijk is om binnen het (bouw)plan te voorzien in ruimte voor het laden en lossen, is het naar het oordeel van het college onder voorwaarden (o.a. verkeersveiligheid) mogelijk om laad- en losruimte in de openbare ruimte te realiseren.

Hoofdstuk 5 Gebiedsgerichte bijdrage voor mobiliteit
Door zelf de mobiliteitshubs te ontwikkelen en exploiteren, bieden we een oplossing voor de parkeereis die anders door de aanvrager wordt ingevuld. Datzelfde geldt voor deelmobiliteit. We kiezen ervoor om deelmobiliteit te organiseren en die opgave bij de aanvrager weg te halen. De redenen hiervoor zijn dat we hiermee het aanbod voor de gebruikers langjarig kunnen borgen en we versnipperd aanbod op plotniveau, dat niet goed aansluit bij de gebruiker, voorkomen. Er staat logischerwijs voor zowel de mobiliteitshubs als voor het organiseren van deelmobiliteit een financiële bijdrage van de aanvrager tegenover.

De grondslag van de bijdrage is het verschil tussen de stichtingskosten voor een parkeerplaats in een mobiliteitshub en de marktwaarde. Daarnaast houden we in de bijdrage rekening met kosten voor het organiseren van deelauto's in de mobiliteitshubs. De gemeente neemt het organiseren van aanbod van deelauto's (en andere vormen van deelvervoer) voor haar rekening en ook hiervoor is een bijdrage nodig. Deze kosten slaan we om naar een parkeerplaats.

De hoogte van de bijdrage voor de (niet zelf-gerealiseerde) parkeerplaatsen is bepaald aan de hand van de gemiddelde stichtingskosten van een parkeerplaats in de voorziene mobiliteitshubs in de ontwikkelgebieden minus de marktwaarde van een parkeerplaats in Zwolle. Het verschil levert de onrendabele top op en is de grondslag voor de bijdrage. Overige zaken in de mobiliteitshub zoals voorzieningen, fietsparkeren, collectieve ruimtes, etc. zijn buiten beschouwing gelaten. Voor de stichtingskosten zijn verschillende verschijningvormen van een mobiliteitshub (bovengronds solitair, gecombineerd met woningen zowel half verdiept als bovengronds) meegenomen. Voor de marktwaarde is gekeken naar koop- en verhuurprijzen in Zwolle. De hoogte van dit deel van de bijdrage is € 18.900,- excl. BTW per parkeerplaats (prijspeil 2026).

Voor deelmobiliteit is de bijdrage bepaald door de kosten voor het organiseren van deelauto's. Daarvoor is personele inzet nodig om de deelaanbieders te selecteren, te contracteren en aan te sturen. Ook is een digitaal platform nodig naar de gebruiker en het gebruik te monitoren. Dit is nodig om in te kunnen spelen op de behoefte van bewoners en de vraag daarop aan te passen. Deze kosten zijn bepaald voor deelauto´s voor alle mobiliteitshubs in de ontwikkelgebieden en vervolgens overgeslagen op het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen. De hoogte van de bijdrage voor organisatie van deelmobiliteit is € 1.050,- excl. BTW per parkeerplaats (prijspeil 2026).

De totale hoogte van de bijdrage, voor parkeerplaatsen en deelmobiliteit, stellen we daarmee dus vast op € 19.950,- excl. BTW per parkeerplaats (prijspeil 2026).

Bestemming bijdrage.
1. Bijdrages kunnen bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, besteed worden voor:
    a. Het creëren van:
        - Parkeervoorzieningen op afstand, zoals een mobiliteitshub;
        - Collectieve openbare parkeervoorzieningen op wijk- of buurtniveau;
        - Het organiseren van deelmobiliteit;
        - Het financieren van de extra kosten voor de openstelling van bestaande niet-openbare parkeervoorzieningen of verruiming van de openstellingstijden van openbare parkeervoorzieningen.
        - Fietsenstallingen;

2. Gelden kunnen niet ingezet worden:
    - ten behoeve van het oplossen van een negatieve grondexploitatie;
    - ter (mede) financiering van private parkeervoorzieningen.

Hoofdstuk 6 Slotbepalingen

Artikel 42 Hardheidsclausule
De hardheidsclausule wordt strikt beperkt gebruikt. Het college kan alleen afwijken bij maatschappelijk of algemeen belang en als er geen andere oplossing is en onvoorziene situaties. Voor woningbouw is de hardheidsclausule in beginsel niet bedoeld. Er is altijd een mobiliteitsbehoefte.