Parkeer- en verkeersonderzoek

Kop van Oost – Zwolle

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	SWZ Woningcorporatie
Titel rapport	Parkeer- en verkeersonderzoek
Kenmerk	023433.20260505.R1.04
Datum publicatie	16 september 2026
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 16-9-26

Inhoudsopgave

1. Inleiding **1**

1.1 Aanleiding en vraagstelling 1

1.2 Functieprogramma 1

2. Parkeeraanbod **2**

2.1 Parkeeraanbod eigen terrein 2

2.2 Parkeeraanbod openbaar gebied 2

2.2.1 Aanpak en uitgangspunten 2

2.2.2 Resultaten 3

3. Fietsparkeren **5**

3.1 Aanpak en uitgangspunten 5

3.1.1 Doelgroepen fietsparkeervoorzieningen 5

3.1.2 Fietsparkeernormen 5

3.1.3 Overige uitgangspunten 6

3.2 Resultaten 6

3.2.1 Parkeerbehoefte 6

3.2.2 Invulling parkeerbehoefte 7

4. Autoparkeren **9**

4.1 Aanpak en uitgangspunten 9

4.1.1 Autoparkeernormen 9

4.1.2 Aanwezigheidspercentages 10

4.2 Resultaten 10

4.2.1 Parkeerbehoefte 10

4.2.2 Invulling parkeerbehoefte 11

5. Verkeer **14**

5.1 Aanpak en uitgangspunten 14

5.2 Resultaat verkeersgeneratie 14

6. Conclusies **16**

Bijlage 1 Parkeerdrukmeting **18**

B.1.1 Resultaat parkeerdrukmeting NDC 18

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en vraagstelling

SWZ Woningcorporatie werkt aan de woningbouwontwikkeling 'Kop van Oost' in Zwolle. Voor de ontwikkeling zijn reeds een parkeerdrukmeting en een parkeerbehoefte berekening opgesteld. Naar aanleiding van reactie van de gemeente Zwolle is behoefte aan een herziening van de parkeerbehoefteberekening voor auto en fiets. Naast parkeren zijn er zorgen over de verkeersafwikkeling. Daarom is gevraagd het toekomstige aantal verkeersbewegingen (motorvoertuigen) te bepalen op basis van het programma.

SWZ Woningcorporatie heeft Goudappel BV gevraagd om voor 'Kop van Oost' een analyse uit voeren van auto- en fietsparkeerbehoefte en de toename van het aantal motorvoertuigbewegingen. In voorliggende rapportage worden de aanpak, uitgangspunten en resultaten van het parkeer- en verkeersonderzoek voor **Kop van Oost** beschreven.

1.2 Functieprogramma

De realisatie van Kop van Oost vindt plaats in twee fasen. Omdat in beide fasen in de parkeerbehoefte moet worden voorzien, is in deze rapportage voor beide fasen een parkeerbalans opgesteld. Het functieprogramma is weergegeven in tabel 1.1. Daarin is uitgesplitst welk deel in fase 1 en welk deel in fase 2 wordt gerealiseerd.

functies – fase 1	**omvang**	**eenheid**
huur, appartement, vrije sector, < 75 m² bvo	26	woningen
huur, appartement, vrije sector, 75 – 100 m² bvo	54	woningen
totaal – fase 1	**80**	**woningen**
functies – fase 2	**omvang**	**eenheid**
huur, appartement, sociale huur, < 75 m² bvo	57	woningen
huur, appartement, sociale huur, 75 – 100 m² bvo	83	woningen
totaal – fase 2	**140**	**woningen**
totaal	**220**	**woningen**

Tabel 1.1: Functieprogramma Kop van Oost (Bron: Opgave opdrachtgever)

2. Parkeeraanbod

2.1 Parkeeraanbod eigen terrein

De ontwikkelaar is voornemens circa 220 appartementen, verdeeld over twee fasen, te realiseren. Als gevolg van de planontwikkeling neemt de parkeerbehoefte toe. Om in de toekomstige parkeerbehoefte te voorzien, realiseert de ontwikkelaar op eigen terrein parkeerplaatsen in de vorm van een ondergrondse parkeergarage. Deze parkeerplaatsen zijn uitsluitend bedoeld voor bewoners van de ontwikkeling.

In fase 1 worden 37 parkeerplaatsen voor bewoners gerealiseerd. In fase 2 worden aanvullend 65 parkeerplaatsen gerealiseerd. Het totale aantal parkeerplaatsen voor bewoners is daarmee 102 parkeerplaatsen.

2.2 Parkeeraanbod openbaar gebied

2.2.1 Aanpak en uitgangspunten

Mogelijk is het parkeeraanbod op eigen terrein niet in elke fase voldoende om in de parkeerbehoefte van bewoners te voorzien. Daarnaast hebben ook bezoekers van de woningen een parkeerbehoefte waarvoor een passende oplossing nodig is. Daarom heeft de ontwikkelaar een parkeerdrukmeting in het openbaar gebied laten uitvoeren om te onderzoeken of in de directe omgeving voldoende restcapaciteit beschikbaar is. Een dergelijk onderzoek moet voldoen aan de randvoorwaarden uit het gemeentelijk parkeerbeleid van Zwolle.



Figuur 2.1: Onderzoeksgebied binnen loopafstand (Bron: NDC Nederland)

Conform het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Zwolle mag restcapaciteit in de openbare ruimte worden benut, mits de parkeerdruk in de toekomstige situatie na realisatie van de ontwikkeling in de directe omgeving niet hoger is dan 80%. Het gebied waarbinnen deze norm geldt, is afhankelijk van de acceptabele loopafstand. Deze loopafstand wordt bepaald door de ligging ten opzichte van het centrum en door de functie. Conform de Regeling Parkeernormen Zwolle is voor Kop van Oost uitgegaan van de zone Schil, met een acceptabele loopafstand van 200 meter voor wonen. Dit gebied is weergegeven in figuur 2.1.

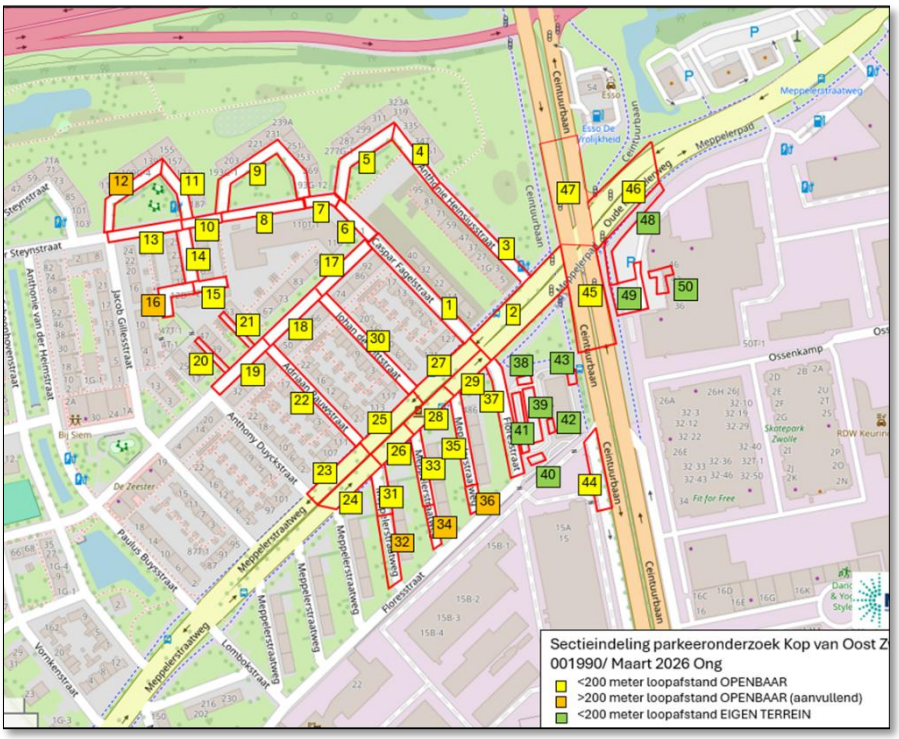
Vanwege het karakter van het gebied (overwegend wonen) is de meting uitgevoerd op de momenten waarom bewoners en bezoekers in de grootste mate een parkeerbehoefte kennen. Op basis van expert-judgement is samen met de gemeente Zwolle overeengekomen om de parkeerdrukmeting op de volgende momenten uit te voeren:

- Dinsdag 31 maart 2026 rond 20:00 uur en na 23:30 uur;
- Dinsdag 7 april 2026 rond 20:00 uur en na 23:30 uur;
- Zaterdag 29 augustus rond 15:00 uur en rond 20:00 uur.

2.2.2 Resultaten

Het onderzoeksgebied is opgedeeld in secties en is weergegeven in figuur 2.2. In deze analyse zijn uitsluitend de parkeerplaatsen binnen een afstand van 200 meter meegenomen (zone 1, gemarkeerd in geel in figuur 2.2.). Privé parkeerplaatsen en parkeerplaatsen die verder gelegen zijn, zijn ook buiten beschouwing gelaten.

Binnen 200 meter zijn 274 openbare parkeerplaatsen aanwezig.



Figuur 2.2: Sectie indeling onderzoeksgebied (bron: NDC Nederland)

Tabel 2.1 hieronder toont de parkeerdruk in de bestaande situatie binnen 200 meter. Op alle meetmomenten blijft de parkeerdruk onder de maximale acceptabele grens van 80%. De hoogst gemeten parkeerdruk bedraagt 74% op een werkdagnacht.

Binnen de acceptabele loopafstand is, binnen de maximale acceptabele parkeerdruk, ruimte om een aanvullende parkeerbehoefte op te vangen van ten minste 17 parkeerplaatsen tijdens een werkdagnacht. Op de werkdagavond is er een restcapaciteit van 44 parkeerplaatsen binnen loopafstand beschikbaar. Ook op zaterdag is sprake van restcapaciteit, namelijk: 73 parkeerplaatsen op een zaterdagmiddag en 59 parkeerplaatsen op een zaterdagavond.

	dinsdag 31 maart rond 20:00	dinsdag 31 maart >23:30	dinsdag 7 april rond 20:00	dinsdag 7 april >23:30	zaterdag 29 augustus rond 15:00	zaterdag 29 augustus rond 20:00
parkeercapaciteit	274	274	274	274	274	274
bezetting	171	202	175	192	159	173
parkeerdruk	**62%**	**74%**	**64%**	**70%**	**58%**	**63%**
restcapaciteit (tot 80%)	48	**17**	**44**	27	**60**	**46**

Tabel 2.1: Parkeerdruk en bruikbare restcapaciteit binnen 200 meter loopafstand

3. Fietsparkeren

3.1 Aanpak en uitgangspunten

De fietsparkeerbehoefte van de ontwikkeling is bepaald door het aantal woningen te vermenigvuldigen met de toepasselijke fietsparkeernormen. De gemeente Zwolle heeft uitsluitend voor het Spoorkwartier fietsparkeernormen vastgesteld.

Om desondanks een uitspraak te kunnen doen over de totale fietsparkeerbehoefte, is overeengekomen om aan te sluiten bij de fietsparkeernormen uit de Amsterdamse Bouwbrief. Amsterdam kent een bovengemiddeld fietsbezit en fietsgebruik. Het toepassen van deze normen biedt daarom naar verwachting (ruim) voldoende fietsparkeercapaciteit voor de ontwikkeling.

3.1.1 Doelgroepen fietsparkeervoorzieningen

De fietsparkeerbehoefte is berekend voor verschillende doelgroepen. Verschillende doelgroepen hebben behoefte aan verschillende typen stallingen. Zo staan voor bewoners veiligheid en gemak centraal; om deze reden is een inpandige en afgesloten fietsenstalling gewenst, zoals verplicht is conform het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl, 2023), in de vorm van een niet-gemeenschappelijke afsluitbare (fietsen)berging van tenminste 5 m^2.

Bezoekers van woningen of voorzieningen parkeren meestal in de openbare ruimte zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw. Bezoekers kunnen voor overlast of verrommeling van de openbare ruimte zorgen indien er geen rekening is gehouden met het stallen van hun fietsen. In de fietsparkeerkencijfers van het CROW is opgenomen dat voor bezoekers van woningen de parkeerplaatsen openbaar toegankelijk moeten zijn. Dit betekent dat bewoners en de bezoekers van woningen gebruik maken van verschillende parkeervoorzieningen. Daarmee is geen sprake van dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen.

3.1.2 Fietsparkeernormen

De fietsparkeernormen voor bewoners zijn gebaseerd op uitgangspunten conform de Amsterdamse Bouwbrief. Voor bezoekers gelden normen conform de meest recente CROW-kencijfers, vastgelegd in ‘Fietsparkeerkencijfers 2025’. De hoogte van de deze kencijfers is afhankelijk van de ligging van de ontwikkellocatie ten opzichte van het centrum en de stedelijkheidsgraad. Overeenkomstig met de Regeling Parkeernormen Zwolle is het uitgangspunt gehanteerd dat ‘Kop van Oost’ ligt in ‘Schil centrum’ (IV Schil) in een ‘zeer sterk stedelijk’ gebied. In tabel 3.1 zijn fietsparkeernormen voor de ontwikkeling ‘Kop van Oost’ opgenomen.

functie	fietsparkeernorm	eenheid
huur appartement, vrije sector < 75 m^2 bvo	3,0	fpp per woning
huur appartement, vrije sector 75-100 m^2 bvo	4,0	fpp per woning

huur appartement, sociaal < 75 m² bvo	3,0	fpp per woning
huur appartement, sociaal 75-100 m² bvo	4,0	fpp per woning
bezoekers woningen	0,3	fpp per woning

Tabel 3.1: Te hanteren fietsparkeernormen

3.1.3 Overige uitgangspunten

Fietsen kennen verschillende afmetingen en passen daardoor niet altijd in een standaard fietsrek. Voor deze uitgangspunten wordt aangesloten bij de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' van de gemeente Amsterdam. Hiervoor is gekozen omdat Amsterdam koploper is met betrekking tot normen en regelgeving omtrent fiets, mede vanwege een bovengemiddeld fietsbezit en fietsgebruik. Het toepassen van deze normen biedt daarom naar verwachting (ruim) voldoende fietsparkeercapaciteit voor de ontwikkeling.

Hier geldt dat minimaal 5% van de parkeerplaatsen geschikt moet zijn voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten. Oom moet minimaal 15% van de fietsen geschikt zijn voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen.

Verder is een uitgangspunt conform de Amsterdamse bouwbrief geformuleerd voor de verdeling tussen lage en hoge rekken. Hierin staat minimaal twee fietsparkeerplaatsen 'aan de grond' worden gerealiseerd. Het overige mag in een hogere laag worden uitgevoerd.

3.2 Resultaten

3.2.1 Parkeerbehoefte

Aan de hand van het functieprogramma en de gehanteerde fietsparkeernormen is in tabel 3.2 het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen bepaald. In fase 1 bestaat de parkeerbehoefte uit 318 fietsparkeerplaatsen waarvan 294 voor bewoners en 24 voor bezoekers. In fase 2 bestaat de parkeerbehoefte uit 545 fietsparkeerplaatsen waarvan 503 voor bewoners en 42 voor bezoekers.

functies – fase 1	**omvang**	**parkeernorm**	**parkeerbehoefte**
huur, appartement, vrije sector, < 75 m² bvo	26 woningen	3,0 fpp per woning	78 fpp
huur, appartement, vrije sector, 75 – 100 m² bvo	54 woningen	4,0 fpp per woning	216 fpp
bewoners woningen – fase 1			294 fpp
bezoekers woningen – fase 1	80 woningen	0,3 fpp per woning	24 fpp
totaal – fase 1	**80 woningen**		**318 fpp**
functies – fase 2	**omvang**		
huur, appartement, sociale huur, < 75 m² bvo	57 woningen	3,0 fpp per woning	171 fpp
huur, appartement, sociale huur, 75 – 100 m² bvo	83 woningen	4,0 fpp per woning	332 fpp
bewoners woningen – fase 2			503 fpp
bezoekers woningen – fase 2	140 woningen	0,3 fpp per woning	42 fpp
totaal – fase 2	**140 woningen**		**545 fpp**
totaal bewoners			**797 fpp**

totaal bezoekers	**66 fpp**

Tabel 3.2: Resultaat fietsparkeerbehoefteberekening

3.2.2 Invulling parkeerbehoefte

Fase 1 bewoners

Conform de uitgangspunten moeten minimaal 2 fietsparkeerplaatsen per woning 'aan de grond' gerealiseerd worden. Dit betekent dat in fase 1 ten minste 160 fietsparkeerplaatsen op maaiveldniveau worden gerealiseerd ten behoeve van de bewoners. 15% moet bruikbaar zijn voor buitenmodelfietsen (44 fpp) en 5% moet bruikbaar zijn voor bakfietsen (15 fpp). Door deze op maaiveldniveau te realiseren moeten er nog (160 – 44 – 15) 101 reguliere fietsparkeerplaatsen in een laag rek worden gerealiseerd. Een resterende fietsparkeerbehoefte van 134 fietsparkeerplaatsen mag in een hoog rek worden opgelost.

categorie	parkeerbehoefte	toelichting
totale fietsparkeerbehoefte	294 fpp	totale opgave bewoners fase 1
minimaal op maaiveldniveau (twee per woning)	160 fpp	conform uitgangspunten
geschikt voor buitenmodelfietsen (15%)	**44 fpp**	tellen mee binnen de 160 maaiveldplaatsen
geschikt voor bakfietsen (5%)	**15 fpp**	tellen mee binnen de 160 maaiveldplaatsen
reguliere maaiveldparkeerplaatsen	101 fpp	160 – 44 – 15
totale reguliere fietsparkeerbehoefte	235 fpp	294 – 44 – 15
dubbellaagse rekken	**118 fpp**	leveren 118 lage en 118 hoge plaatsen

Tabel 3.3: Invulling fietsparkeerbehoefte fase 1

Fase 2 bewoners

Conform de uitgangspunten moeten minimaal 2 fietsparkeerplaatsen per woning 'aan de grond' gerealiseerd worden. Dit betekent dat in fase 2 ten minste 280 fietsparkeerplaatsen op maaiveldniveau worden gerealiseerd ten behoeve van de bewoners. 15% moet bruikbaar zijn voor buitenmodelfietsen (76 fpp) en 5% moet bruikbaar zijn voor bakfietsen (25 fpp). Door deze op maaiveldniveau te realiseren moeten er nog (280 – 76 – 25) 179 reguliere fietsparkeerplaatsen in een laag rek worden gerealiseerd. Een resterende fietsparkeerbehoefte van 223 fietsparkeerplaatsen mag in een hoog rek worden opgelost.

categorie	parkeerbehoefte	toelichting
totale fietsparkeerbehoefte	503 fpp	totale opgave bewoners fase 2
minimaal op maaiveldniveau (twee per woning)	280 fpp	conform uitgangspunten
geschikt voor buitenmodelfietsen (15%)	**76 fpp**	tellen mee binnen de 280 maaiveldplaatsen
geschikt voor bakfietsen (5%)	**25 fpp**	tellen mee binnen de 280 maaiveldplaatsen
reguliere maaiveldparkeerplaatsen	179 fpp	280 – 76 – 25
totale reguliere fietsparkeerbehoefte	402 fpp	503 – 76 – 25
dubbellaagse rekken	**201 fpp**	leveren 201 lage en 201 hoge plaatsen

Tabel 3.4: Invulling fietsparkeerbehoefte fase 2

Totaal bewoners

In tabel 3.5 is de totale fietsparkeeroplossing weergegeven.

categorie	parkeeroplossing fase 1	parkeeroplossing fase 2	parkeeroplossing totaal
totale fietsparkeerbehoefte	294 fpp	503 fpp	797 fpp
minimaal op maaiveldniveau (twee per woning)	160 fpp	280 fpp	440 fpp
geschikt voor buitenmodelfietsen (15%)	44 fpp	76 fpp	**120 fpp**
geschikt voor bakfietsen (5%)	15 fpp	25 fpp	**40 fpp**
reguliere maaiveldparkeerplaatsen	101 fpp	179 fpp	280 fpp
totale reguliere fietsparkeerbehoefte	235 fpp	402 fpp	637 fpp
dubbellaagse rekken	118 fpp	201 fpp	**319 fpp**

Tabel 3.5: Invulling fietsparkeerbehoefte totaal

Bezoekers

Naast bewoners hebben ook bezoekers een parkeerbehoefte. In fase 1 bedraagt de parkeerbehoefte voor bezoekers 24 parkeerplaatsen en in fase 2 42 parkeerplaatsen.

De gemeente heeft geen beleid vastgesteld voor de invulling van de fietsparkeerbehoefte van bezoekers, specifiek voor afwijkende fietsformaten. In de toekomstige situatie is het wenselijk om op maaiveldniveau fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren in de vorm van ‘nietjes’. Hiermee wordt het gebruik door fietsen van verschillende formaten mogelijk gemaakt.

4. Autoparkeren

4.1 Aanpak en uitgangspunten

Dit hoofdstuk gaat in op het autoparkeren bij de ontwikkeling van de Kop van Oost. De autoparkeerbehoefte van de ontwikkeling wordt berekend door het aantal woningen te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernormen voor auto. Voor de te hanteren parkeernormen verwijst de gemeente Zwolle in haar beleid, Regeling Parkeernormen Zwolle, naar de parkeerkencijfers van CROW. De meest recente autoparkeerkencijfers van CROW zijn opgenomen in 'CROW-publicatie 744 – Parkeerkencijfers 2024'.

De resultaten zijn inzichtelijk gemaakt voor beide fasen met daarbij een totaalbeeld na planontwikkeling. Aanvullend is inzichtelijk gemaakt in hoeverre parkeerplaatsen in de openbare ruimte kunnen komen te vervallen om ruimte te maken voor een kwalitatieve verbetering van de openbare ruimte.

4.1.1 Autoparkeernormen

De hoogte van de toe te passen autoparkeernormen is afhankelijk van de ligging van de ontwikkellocatie ten opzichte van het centrum en de stedelijkheidsgraad. Conform de Regeling Parkeernormen Zwolle is voor Kop van Oost uitgegaan van de gebiedscategorie 'Schil centrum' (IV) binnen een zeer sterk stedelijk gebied. Binnen deze categorisering is per functie een bandbreedte beschikbaar. Conform het gemeentelijk beleid is voor de parkeerberekening uitgegaan van het gemiddelde van deze bandbreedte van de CROW-parkeerkencijfers.

Het gemiddelde autobezit per bewoonde woning in de wijk Diezerpoort ligt in dezelfde orde van grootte als deze gemiddelde CROW-kencijfers. Dit geldt in het bijzonder voor appartementen kleiner dan 75 m^2. Omdat dergelijke woningen reeds in de wijk zijn gerealiseerd, vormen zij een relevante referentie voor de parkeerbehoefte.

Bij de toepassing van de CROW-kencijfers is de definitie van de woningoppervlakte van belang. De kencijfers zijn gebaseerd op de oppervlakte van individuele verblijfsobjecten, oftewel in hoofdzaak de woningoppervlakte achter de voordeur. Gemeenschappelijke ruimten, zoals portieken, trappenhuizen en gangen, maken hiervan geen onderdeel uit. De opdrachtgever hanteert daarentegen een functieprogramma in m^2 bvo, waarin deze gemeenschappelijke ruimten wel zijn opgenomen. Hierdoor zijn de individuele woningen in de praktijk kleiner dan het totale functieprogramma in m^2 bvo suggereert. Het hanteren van de gemiddelde CROW-kencijfers is daarmee passend.

functie	autobezit	parkeerkencijfer	eenheid
huur appartement, vrije sector < 75 m^2 bvo	0,4	**0,4**	pp per woning
huur appartement, vrije sector 75-100 m^2 bvo	0,59	**0,5**	pp per woning
huur appartement, sociaal < 75 m^2 bvo	0,51	**0,5**	pp per woning
huur appartement, sociaal 75-100 m^2 bvo	onvoldoende data	**0,6**	pp per woning
bezoekers woningen		**0,1**	pp per woning

Tabel 4.1: Gehanteerde autoparkeernormen

4.1.2 Aanwezigheidspercentages

De parkeergarage kan uitsluitend worden gebruikt door bewoners, dubbelgebruik van parkeerplaatsen is hiermee inpandig niet mogelijk. Indien sprake is van een parkeertekort op eigen terrein kan gebruik worden gemaakt van de restcapaciteit in het openbaar gebied conform hoofdstuk 2. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen tussen bewoners en bezoekers is hier wel mogelijk. Om hier rekening mee te houden, zijn aanwezigheidspercentages van toepassing. In het gemeentelijk beleid wordt verwezen naar CROW-publicatie 744 voor de te hanteren aanwezigheidspercentages.

De toegepaste aanwezigheidspercentages zijn opgenomen in tabel 4.2.

functie	werkdag					vrijdag		zaterdag		zondag
	ochtend	*middag*	*avond*	*nacht*	*koopavond*	*middag*	*avond*	*middag*	*avond*	*middag*
wonen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
wonen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%

Tabel 4.2: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

4.2 Resultaten

4.2.1 Parkeerbehoefte

Aan de hand van het functieprogramma en de gehanteerde autoparkeernormen is in tabel 4.3 het benodigde aantal autoparkeerplaatsen bepaald. In fase 1 bestaat de parkeerbehoefte uit circa 53 autoparkeerplaatsen waarvan 45 voor bewoners en 8 voor bezoekers. In fase 2 bestaat de parkeerbehoefte uit 78 autoparkeerplaatsen waarvan 64 voor bewoners en 14 voor bezoekers.

functies – fase 1	omvang	parkeernorm	parkeerbehoefte
huur, appartement, vrije sector, < 75 m² bvo	26 woningen	0,5 pp per woning	13,0 pp
huur, appartement, vrije sector, 75 – 100 m² bvo	54 woningen	0,6 pp per woning	32,4 pp
bewoners woningen – fase 1	80 woningen		45,4 pp
bezoekers woningen – fase 1	80 woningen	0,1 pp per woning	8,0 pp
totaal – fase 1	**80 woningen**		**53,4 pp**
functies – fase 2	**omvang**		
huur, appartement, sociale huur, < 75 m² bvo	57 woningen	0,4 pp per woning	22,8 pp
huur, appartement, sociale huur, 75 – 100 m² bvo	83 woningen	0,5 pp per woning	41,5 pp
bewoners woningen – fase 2	140 woningen		64,3 pp
bezoekers woningen – fase 2	140 woningen	0,1 pp per woning	14,0 pp
totaal – fase 2	**140 woningen**		**78,3 pp**
totaal bewoners			**109,7 pp**
totaal bezoekers			**22,0 pp**

Tabel 4.3: Resultaat autoparkeerbehoefteberekening

4.2.2 Invulling parkeerbehoefte

Fase 1

Conform tabel 4.3 is de parkeerbehoefte van bewoners 53,4 parkeerplaatsen. In onderstaande tabel 4.4 is met behulp van de aanwezigheidspercentages de parkeerbehoefte per weekmoment berekend en afgezet tegen het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein, hierdoor is de resterende openbare parkeerbehoefte van bewoners inzichtelijk gemaakt. Hieruit blijkt dat op twee momenten sprake is van een resterende parkeerbehoefte in het openbaar gebied. Vervolgens is ook voor de bezoekers van woningen de parkeerbehoefte per weekmoment berekend. De resterende parkeerbehoefte van bewoners en de parkeerbehoefte van bezoekers van woningen vormen gezamenlijk de totale openbare parkeerbehoefte van fase 1.

functie	werkdag					vrijdag		zaterdag		zondag
	ochtend	*middag*	*avond*	*nacht*	*koopavond*	*middag*	*avond*	*middag*	*avond*	*middag*
parkeerbehoefte bewoners	27,2	27,2	40,9	45,4	36,3	31,8	31,8	34,1	36,3	34,1
parkeeraanbod	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
openbare parkeerbehoefte bewoners	**0,0**	**0,0**	**3,9**	**8,4**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
parkeerbehoefte bezoekers	3,2	4,0	6,0	0,0	5,6	4,8	8,0	8,0	8,0	7,2
openbare parkeerbehoefte totaal	**3,0**	**4,0**	**10,0**	**8,0**	**6,0**	**5,0**	**8,0**	**8,0**	**8,0**	**7,0**

Tabel 4.4: Autoparkeerbehoefte openbaar gebied fase 1

Op basis van de gehanteerde uitgangspunten is op basis van het gemeentelijk beleid genoeg restcapaciteit om de parkeerbehoefte als gevolg van realisatie van fase 1 op te lossen.

	werkdagavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond
totale parkeerbehoefte	10,0	8,0	8,0	8,0
parkeercapaciteit 80% parkeerdruk	48	17	60	46
parkeertekort/-overschot 80% parkeerdruk	**0**	**0**	**0**	**0**

Tabel 4.5: Invulling autoparkeerbehoefte fase 1

Fase 2

Conform tabel 4.3 is de parkeerbehoefte van bewoners 64,3 parkeerplaatsen. In onderstaande tabel 4.6 is met behulp van de aanwezigheidspercentages de parkeerbehoefte per weekmoment berekend en afgezet tegen het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein, hierdoor is de resterende openbare parkeerbehoefte van bewoners inzichtelijk gemaakt. Hieruit blijkt dat de volledige bewonersparkeerbehoefte van fase 2 op elk moment van de week wordt opgelost. Vervolgens is ook voor de bezoekers van woningen de parkeerbehoefte per weekmoment berekend. De resterende parkeerbehoefte van bewoners en de parkeerbehoefte van bezoekers van woningen vormen gezamenlijk de totale openbare parkeerbehoefte van fase 2.

functie	**werkdag**					**vrijdag**		**zaterdag**		**zondag**
	ochtend	*middag*	*avond*	*nacht*	*koopavond*	*middag*	*avond*	*middag*	*avond*	*middag*
parkeerbehoefte bewoners	38,6	38,6	57,9	64,3	51,4	45,0	45,0	48,2	51,4	48,2
parkeeraanbod	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
openbare parkeerbehoefte bewoners	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
parkeerbehoefte bezoekers	5,6	7,0	10,5	0,0	9,8	8,4	14,0	14,0	14,0	12,6
openbare parkeerbehoefte totaal	**6,0**	**7,0**	**11,0**	**0,0**	**10,0**	**8,0**	**14,0**	**14,0**	**14,0**	**13,0**

Tabel 4.6: Autoparkeerbehoefte openbaar gebied fase 2

Op basis van de gehanteerde uitgangspunten is op basis van het gemeentelijk beleid genoeg restcapaciteit om de parkeerbehoefte als gevolg van realisatie van fase 2 op te lossen.

	werkdagavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond
totale parkeerbehoefte	11,0	0,0	14,0	14,0
parkeercapaciteit 80% parkeerdruk	48	17	60	46
parkeertekort/-overschot 80% parkeerdruk	**0**	**0**	**0**	**0**

Tabel 4.7: Invulling autoparkeerbehoefte fase 2

Totaal

De volledige bewonersparkeerbehoefte kan op twee weekmomenten niet volledig op eigen terrein worden opgelost. De totale parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers samen in het openbaar gebied is afhankelijk van het weekmoment maar kent het maatgevende moment op de zaterdagmiddag en -avond. Op elk relevant meetmoment kan de resterende parkeerbehoefte van bewoners en de parkeerbehoefte van worden opgelost op de bestaande openbare parkeercapaciteit.

functie	werkdag					vrijdag		zaterdag		zondag
	ochtend	*middag*	*avond*	*nacht*	*koopavond*	*middag*	*avond*	*middag*	*avond*	*middag*
parkeerbehoefte bewoners	65,8	65,8	98,7	109,7	87,8	76,8	76,8	82,3	87,8	82,3
parkeeraanbod	102,0	102,0	102,0	102,0	102,0	102,0	102,0	102,0	102,0	102,0
openbare parkeerbehoefte bewoners	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**7,7**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
parkeerbehoefte bezoekers	8,8	11,0	16,5	0,0	15,4	13,2	22,0	22,0	22,0	19,8
openbare parkeerbehoefte totaal	**9**	**11**	**17**	**8**	**15**	**13**	**22**	**22**	**22**	**20**

Tabel 4.8: Autoparkeerbehoefte openbaar gebied totaal

	werkdagavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond
totale parkeerbehoefte	17	8	22	22
parkeercapaciteit 80% parkeerdruk	48	17	60	46
parkeertekort/-overschot 80% parkeerdruk	**0**	**0**	**0**	**0**

Tabel 4.9: Invulling autoparkeerbehoefte totaal

Effect planontwikkeling op de openbare parkeerdruk

Als gevolg van de planontwikkeling verandert de openbare parkeersituatie. De opdrachtgever vraagt zich af in hoeverre, ter verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte, openbare parkeerplaatsen kunnen vervallen zonder dat de beleidsmatig maximaal toelaatbare parkeerdruk van 80% wordt overschreden. De resultaten zijn opgenomen in tabel 4.10.

	Parkeercapaciteit	Parkeerbezetting	Parkeerdruk
Huidige situatie	274	202	73,7%
Toekomstige situatie	(-11) 263	(+8) 210	79,8%

Tabel 4.10: Parkeercapaciteit, parkeerbezetting en parkeerdruk huidig en toekomstig

In de huidige situatie bedraagt de openbare parkeercapaciteit 274 parkeerplaatsen. Het maatgevende moment is de werkdagnacht. Op dit moment bedraagt de parkeerbezetting 202 parkeerplaatsen, wat overeenkomt met een parkeerdruk van 73,7%.

Als gevolg van de planontwikkeling neemt de parkeerbezetting op het maatgevende moment met 8 parkeerplaatsen toe tot 210 parkeerplaatsen. Bij het vervallen van 11 openbare parkeerplaatsen resteert een capaciteit van 263 parkeerplaatsen. De parkeerdruk bedraagt dan 79,8% (210 / 263 × 100%) en blijft daarmee onder de beleidsmatig maximaal toelaatbare parkeerdruk van 80%.

5. Verkeer

5.1 Aanpak en uitgangspunten

De verkeersgeneratie is berekend met behulp van de meest recente kencijfers van CROW. Verkeersgeneratie bestaat uit een optelling van de verkeersproductie (vertrekkend verkeer) en -attractie (aankomend verkeer). De verkeersgeneratie is berekend per weekdagetmaal en is vervolgens met behulp van CROW-omrekencijfers vertaald naar verkeersgeneratie op een werkdagetmaal.

De CROW-kencijfers ten behoeve van de verkeersgeneratie worden gegeven in bandbreedtes voor verschillende stedelijkheidsgraden en gebiedstypen. In voorliggend onderzoek zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de stedelijkheidsgraad is zeer sterk stedelijk;
- de ontwikkellocatie is gelegen in de schil;
- binnen de gegeven bandbreedte wordt het gemiddelde kencijfer gehanteerd.

Voor de te hanteren kencijfers verkeersgeneratie is de categorie gehanteerd die het beste aansluit bij de kenmerken van de te realiseren woningen, op basis van prijssegment en oppervlakte. Ook is rekening gehouden met de functies die komen te vervallen, waarmee ook de verkeer-aantrekkende werking vervalt. De gehanteerde verkeersgeneratiekencijfers zijn opgenomen in tabel 5.1. In tabel 5.2 is aanvullend de omrekenfactor van week- naar werkdag van de woonfunctie weergegeven conform CROW weergegeven.

functie	kencijfer	eenheid
huur appartement, vrije sector 75-100 m^2 bvo	2,0	mvt per etmaal per woning
huur appartement, vrije sector < 75 m^2 bvo	1,9	mvt per etmaal per woning
huur appartement, sociaal 75-100 m^2 bvo	1,9	mvt per etmaal per woning
huur appartement, sociaal < 75 m^2 bvo	1,8	mvt per etmaal per woning

Tabel 5.1: Gehanteerde verkeersgeneratiekencijfers

functie	factor week- naar werkdag
wonen	1,11

Tabel 5.2: Omrekenfactor week- naar werkdag

5.2 Resultaat verkeersgeneratie

Aan de hand van het functieprogramma en de te hanteren kencijfers voor verkeersgeneratie is in tabel 5.3 de verkeersgeneratie in motorvoertuigbewegingen per etmaal (mvt/etm) voor de huidige situatie en de toekomstige situatie (woningen) opgenomen. De aantallen zijn rekenkundig afgerond op 10-tallen.

functie	weekdag etmaal	werkdag etmaal
huur appartement, sociaal 75-100 m^2 bvo	-167,2 mvt/etm	-185,6 mvt/etm
huur appartement, vrije sector < 75 m^2 bvo	49,4 mvt/etm	54,8 mvt/etm
huur appartement, vrije sector 75-100 m^2 bvo	108,0 mvt/etm	119,9 mvt/etm
huur appartement, sociaal < 75 m^2 bvo	102,6 mvt/etm	113,9 mvt/etm
huur appartement, sociaal 75-100 m^2 bvo	157,7 mvt/etm	175,0 mvt/etm
totaal nieuw	**417,7 mvt/etm**	**463,6 mvt/etm**
planeffect	**250 mvt/etm**	**280 mvt/etm**

Tabel 5.3: Resultaat verkeersgeneratie

Uit tabel 5.3 blijkt dat de verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling op weekdag- en werkdagetmaal toeneemt. Op een gemiddelde weekdag is de toename circa 250 motorvoertuigbewegingen. Op een gemiddelde werkdag neemt het aantal motorvoertuigbewegingen toe met circa 280.

6. Conclusies

Goudappel BV is gevraagd een parkeeronderzoek voor fiets en auto en een verkeersonderzoek uit te voeren voor de ontwikkeling van Kop van Oost in Zwolle. In het ontwikkelplan zijn 220 woningen voorzien. Uit het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

Parkeercapaciteit

- Op basis van een parkeerdrukmeting in de directe omgeving is enige restcapaciteit beschikbaar;
  - Tijdens een werkdagavond is de parkeerdruk circa 64% en bestaat de restcapaciteit (uitgaande van een maximaal toelaatbare parkeerdruk van 80%) uit 44 parkeerplaatsen;
  - Tijdens een werkdagnacht is de parkeerdruk 74% en bestaat de restcapaciteit (uitgaande van een maximaal toelaatbare parkeerdruk van 80%) uit 17 parkeerplaatsen;
  - Tijdens een zaterdagmiddag is de parkeerdruk 58% en bestaat de restcapaciteit (uitgaande van een maximaal toelaatbare parkeerdruk van 80%) uit 60 parkeerplaatsen;
  - Tijdens een zaterdagmiddag is de parkeerdruk 63% en bestaat de restcapaciteit (uitgaande van een maximaal toelaatbare parkeerdruk van 80%) uit 46 parkeerplaatsen.

Fietsparkeren

- Conform gemeentelijk parkeerbeleid zijn 797 fietsparkeerplaatsen nodig, waarvan;
  - Minimaal 120 fietsparkeerplaatsen voor buitenmodelfietsen;
  - Minimaal 40 fietsparkeerplaatsen voor bakfietsen;
  - 637 reguliere fietsparkeerplaatsen waarvan minimaal 280 in een laag rek;
- Bij de ontwikkeling zijn 66 openbaar toegankelijke fietsplekken in de buitenruimte benodigd voor bezoekers van de woningen.

Autoparkeren

- In fase 1 worden 37 autoparkeerplaatsen in een ondergrondse garage gerealiseerd;
- Op basis van de gehanteerde uitgangspunten is de parkeerbehoefte voor bewoners 45,4 parkeerplaatsen;
- Na het toewijzen van parkeerplaatsen in de ondergrondse rapportage is de resterende parkeerbehoefte in de openbare ruimte 8,4 parkeerplaatsen voor bewoners en 8,0 parkeerplaatsen voor bezoekers;
- Door toepassing van aanwezigheidspercentages is de totale parkeerbehoefte 10 tijdens een werkdagavond, 8 tijdens een werkdagnacht, 8 tijdens een zaterdagmiddag en 8 tijdens een zaterdagavond. Op alle momenten is sprake van voldoende restcapaciteit in de openbare ruimte;

- In fase 2 worden aanvullend 65 autoparkeerplaatsen in een ondergrondse garage gerealiseerd, de totale parkeercapaciteit is hiermee 102 parkeerplaatsen in de parkeergarage;
- Op basis van de gehanteerde uitgangspunten is de parkeerbehoefte na realisatie van fase 2 (eindtotaal) voor bewoners 109,7 parkeerplaatsen;
- Na het toewijzen van parkeerplaatsen in de ondergrondse rapportage is sprake van een resterende parkeerbehoefte voor bewoners tijdens de werkdagnacht;
- Door toepassing van aanwezigheidspercentages is de totale parkeerbehoefte 17 tijdens een werkdagavond, 8 tijdens een werkdagnacht, 22 tijdens een zaterdagmiddag en 22 tijdens een zaterdagavond. Op alle momenten is sprake van voldoende restcapaciteit in de openbare ruimte;
- Uitgaande van het maatgevende moment (werkdagnacht) kunnen maximaal 11 openbare parkeerplaatsen vervallen. De parkeerdruk neemt daarmee toe tot 79,8% en blijft net onder de beleidsmatig maximaal toelaatbare parkeerdruk van 80%.

Verkeer

- De berekening van de verkeersgeneratie laat zien dat deze in de toekomstige situatie toeneemt ten opzichte van de huidige situatie: op een weekdagetmaal en een werkdagetmaal neemt het aantal motorvoertuigbewegingen respectievelijk toe met 250 en 280.

Bijlage 1 Parkeerdrukmeting

B.1.1 Resultaat parkeerdrukmeting NDC

* De parkeercapaciteit en – bezetting van sectie 38 tot en met 43 en 48 tot en met 50 (parkeren op eigen terrein) en 12, 16, 32, 34 en 36 (meer dan 200 meter loopafstand) zijn niet meegenomen in de analyse;

Sectieindeling parkeeronderzoek Kop van Oost Zwolle
Maart 2026
Projectcode: 001990

Sectie	Omschrijving sectie	Zone	Capaciteiten						Opmerkingen
			Vak	Langs	Elec	Inv.	Inv. K*	Totaal	
1	Caspar Fagelstraat	1		32				**32**	
2	Meppelerstraatweg	1						**0**	
3	Anthonie Hensiusstraat	1	24	5	2			**31**	
4	Anthonie Hensiusstraat	1		6				**6**	Bord niet parkeren in de bocht
5	Pieter Steynstraat	1	17	2					
6	Caspar Fagelstraat	1		5				**5**	
7	Pieter Steynstraat	1		3				**3**	1 Zijde niet parkeren
8	Pieter Steynstraat	1		8				**8**	1 Zijde niet parkeren
9	Pieter Steynstraat	1	19	3				**22**	
10	Pieter Steynstraat	1		5				**5**	Deel 1 zijde niet parkeren
11	Pieter Steynstraat	1	10		2			**12**	
12	Pieter Steynstraat	2	9	4				**13**	
13	Pieter Steynstraat	1		14				**14**	
14	Pieter van Bleijswijkstraat	1	12					**12**	
15	Pieter van Bleijswijkstraat	1	2	1				**3**	
16	Pieter van Bleijswijkstraat	2	9	1				**10**	
17	Isaac van Hoornbeekstraat	1		13				**13**	
18	Isaac van Hoornbeekstraat	1		13			1	**13**	
19	Isaac van Hoornbeekstraat	1		14				**14**	
20	Isaac van Hoornbeekstraat	1						**0**	Verboden motorvoertuigen
21	Isaac van Hoornbeekstraat	1						**0**	Verboden motorvoertuigen
22	Adriaan Pauwstraat	1		17				**17**	
23	Meppelerstraatweg	1	6					**6**	
24	Meppelerstraatweg	1	5					**5**	
25	Meppelerstraatweg	1	7					**7**	
26	Meppelerstraatweg	1	5					**5**	
27	Meppelerstraatweg	1	3		2			**5**	

Tabel B1.1: Parkeercapaciteit naar sectie (Bron: NDC)

Sectie	Omschrijving sectie	Zone	Capaciteiten						Opmerkingen
			Vak	Langs	Elec	Inv.	Inv. K*	Totaal	
28	Meppelerstraatweg	1						0	
29	Meppelerstraatweg	1						0	
30	Johan de Wittstraat	1		17				17	
31	Meppelerstraatweg	1						0	
32	Meppelerstraatweg	2						0	
33	Meppelerstraatweg	1						0	
34	Meppelerstraatweg	2						0	
35	Meppelerstraatweg	1						0	
36	Meppelerstraatweg	2						0	
37	Meppelerstraatweg	1						0	Beide zijden niet parkeren
38	Parkeerplaats Mc Donalds	3	3		2	1		6	Invalide met tegel, geen bord!
39	Parkeerplaats Mc Donalds	3	34					34	
40	Parkeerplaats Mc Donalds	3	5					5	
41	Parkeerplaats Mc Donalds	3	18					18	
42	Parkeerplaats Mc Donalds	3	3					3	
43	Parkeerplaats Mc Donalds	3	2					2	Parkeren op aanwijzing personeel
44	Parallelweg Ceintuurbaan	1						0	Beide zijden niet parkeren
45	Ceintuurbaan	1						0	
46	Oude Meppelerweg	1						0	
47	Ceintuurbaan	1						0	
48	Parkeerplaats KPN	3	21					21	
49	Parkeerplaats KPN	3	31					31	
50	Parkeerplaats KPN	3	4					4	
	Totaal <200 meter loopafstand OPENBAAR	**1**	**110**	**158**	**6**	**0**	**1**	**274**	
	Totaal <200 meter loopafstand OPENBAAR aanvullend	**2**	**18**	**5**	**0**	**0**	**0**	**23**	
	Totaal <200 meter loopafstand PRIVE	**3**	**121**	**0**	**2**	**1**	**0**	**124**	

* Invalidenparkeerplaats op kenteken is niet meegenomen in de parkeercapaciteit en -onderzoek!

Tabel B1.2: Parkeercapaciteit naar sectie (Bron: NDC)

Parkeeronderzoek Kop van Oost Zwolle - resultaten
Parkeerdruk in aantallen op sectieniveau
Projectcode: 001990

= <85% van de capaciteit bezet
= 85 - 100% van de capaciteit bezet
= >100% van de capaciteit bezet

Sectie	Omschrijving sectie	Zone	Parkeercapaciteit						Parkeerdruk in aantallen donderdag 30 oktober 2025			
									Dinsdag 31 maart 2026		Dinsdag 7 april 2026	
			Vak	Langs	Elec	Inv.	Inv. K*	Totaal	20.00 uur	>23.30 uur	20.00 uur	>23.30 uur
1	Caspar Fagelstraat	1		32				**32**	11	10	12	14
2	Meppelerstraatweg	1						**0**	0	0	0	0
3	Anthonie Hensiusstraat	1	24	5	2			**31**	2	2	2	3
4	Anthonie Hensiusstraat	1		6				**6**	4	6	5	3
5	Pieter Steynstraat	1	17	2				**19**	14	15	13	14
6	Caspar Fagelstraat	1		5				**5**	1	1	1	2
7	Pieter Steynstraat	1		3				**3**	0	0	2	0
8	Pieter Steynstraat	1		8				**8**	2	3	5	4
9	Pieter Steynstraat	1	19	3				**22**	18	20	16	21
10	Pieter Steynstraat	1		5				**5**	2	2	0	1
11	Pieter Steynstraat	1	10		2			**12**	9	12	10	11
12	Pieter Steynstraat	2	9	4				**13**	12	12	10	13
13	Pieter Steynstraat	1		14				**14**	4	3	6	6
14	Pieter van Bleijswijkstraat	1	12					**12**	10	11	8	8
15	Pieter van Bleijswijkstraat	1	2	1				**3**	1	2	1	2
16	Pieter van Bleijswijkstraat	2	9	1				**10**	7	9	8	9
17	Isaac van Hoornbeekstraat	1		13				**13**	8	10	10	11
18	Isaac van Hoornbeekstraat	1		13			1	**13**	13	10	9	9
19	Isaac van Hoornbeekstraat	1		14				**14**	11	14	9	8
20	Isaac van Hoornbeekstraat	1						**0**	0	0	0	0
21	Isaac van Hoornbeekstraat	1						**0**	0	0	0	0
22	Adriaan Pauwstraat	1		17				**17**	20	24	22	23
23	Meppelerstraatweg	1	6					**6**	4	5	6	6
24	Meppelerstraatweg	1	5					**5**	4	4	5	5
25	Meppelerstraatweg	1	7					**7**	3	6	6	6
26	Meppelerstraatweg	1	5					**5**	5	5	4	4
27	Meppelerstraatweg	1	3		2			**5**	4	5	1	4

Tabel B1.3: Parkeerbezetting per sectie per meetmoment (Bron: NDC)

Parkeeronderzoek Kop van Oost Zwolle - resultaten
Parkeerdruk in aantallen op sectieniveau
Projectcode: 001990

= <85% van de capaciteit bezet
= 85 - 100% van de capaciteit bezet
= >100% van de capaciteit bezet

Sectie	Omschrijving sectie	Zone	Parkeercapaciteit						Parkeerdruk in aantallen donderdag 30 oktober 2025			
									Dinsdag 31 maart 2026		Dinsdag 7 april 2026	
			Vak	Langs	Elec	Inv.	Inv. K*	Totaal	20.00 uur	>23.30 uur	20.00 uur	>23.30 uur
28	Meppelerstraatweg	1						**0**	0	5	0	0
29	Meppelerstraatweg	1						**0**	0	0	0	0
30	Johan de Wittstraat	1		17				**17**	21	27	21	27
31	Meppelerstraatweg	1						**0**	0	0	0	0
32	Meppelerstraatweg	2						**0**	0	0	0	0
33	Meppelerstraatweg	1						**0**	0	0	0	0
34	Meppelerstraatweg	2						**0**	0	0	0	0
35	Meppelerstraatweg	1						**0**	0	0	0	0
36	Meppelerstraatweg	2						**0**	0	0	0	0
37	Meppelerstraatweg	1						**0**	0	0	1	0
38	Parkeerplaats Mc Donalds	3	3		2	1		**6**	0	2	2	1
39	Parkeerplaats Mc Donalds	3	34					**34**	14	18	17	10
40	Parkeerplaats Mc Donalds	3	5					**5**	3	2	2	2
41	Parkeerplaats Mc Donalds	3	18					**18**	8	9	6	4
42	Parkeerplaats Mc Donalds	3	3					**3**	1	0	0	2
43	Parkeerplaats Mc Donalds	3	2					**2**	0	0	0	0
44	Parallelweg Ceintuurbaan	1						**0**	0	0	0	0
45	Ceintuurbaan	1						**0**	0	0	0	0
46	Oude Meppelerweg	1						**0**	0	0	0	0
47	Ceintuurbaan	1						**0**	0	0	0	0
48	Parkeerplaats KPN	3	21					**21**	17	20	21	21
49	Parkeerplaats KPN	3	31					**31**	5	afgesloten	afgesloten	afgesloten
50	Parkeerplaats KPN	3	4					**4**	0	afgesloten	afgesloten	afgesloten
Totaal <200 meter loopafstand OPENBAAR		**1**	**110**	**158**	**6**	**0**	**1**	**274**	**171**	**202**	**175**	**192**
Totaal <200 meter loopafstand OPENBAAR aanvullend		**2**	**18**	**5**	**0**	**0**	**0**	**23**	**19**	**21**	**18**	**22**
Totaal <200 meter loopafstand PRIVE		**3**	**121**	**0**	**2**	**1**	**0**	**124**	**48**	**51**	**48**	**40**

* Invalidenparkeerplaats op kenteken is niet meegenomen in de parkeercapaciteit en -onderzoek!

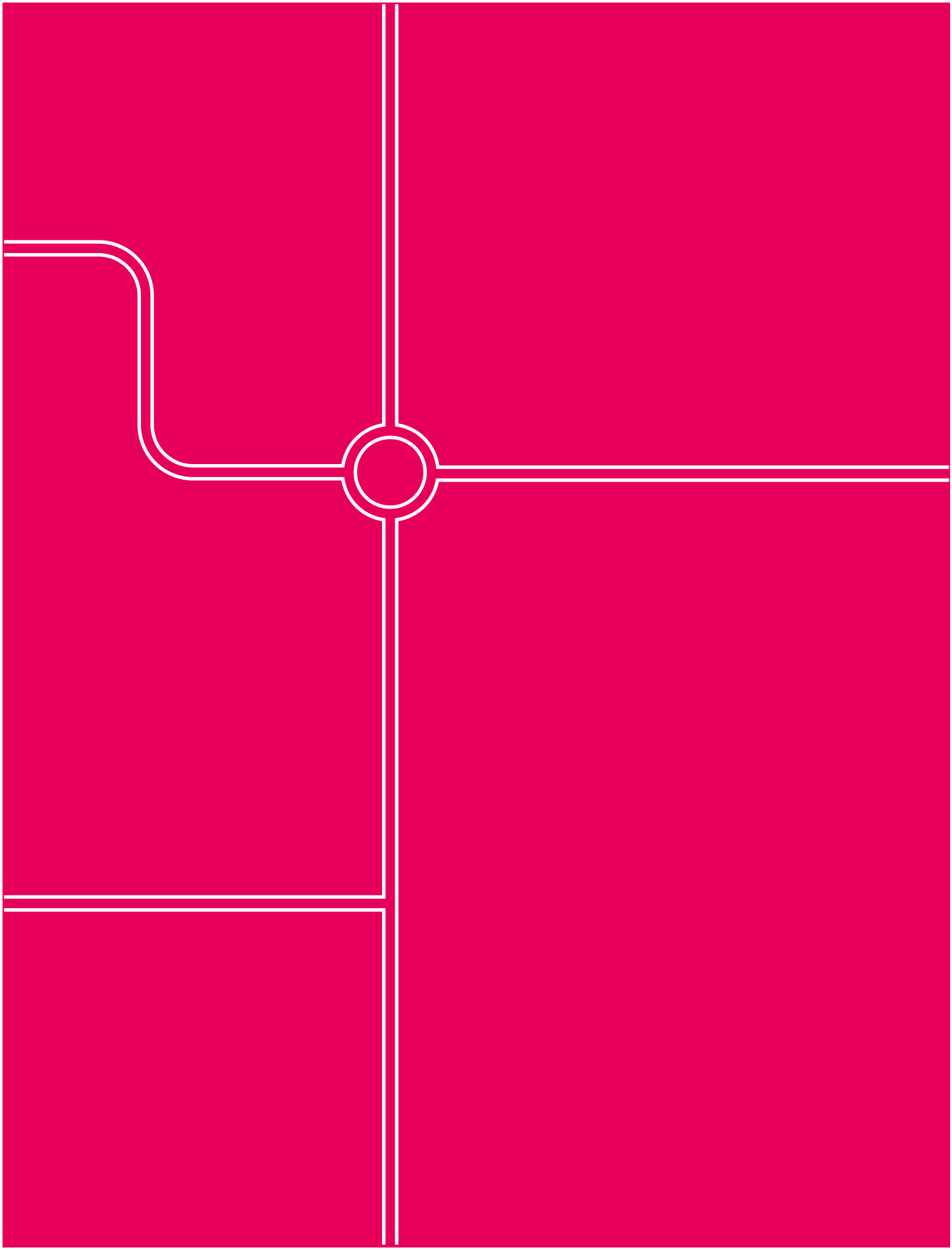
Tabel B1.4: Parkeerbezetting per sectie per meetmoment (Bron: NDC)

Sectie	Omschrijving sectie	Zone	Parkeercapaciteit						Parkeerdruk in aantallen Zaterdag 29 augustus 2026	
			Vak	Langs	Elec	Inv.	Inv. K*	Totaal	15:00 uur	20:00 uur
1	Caspar Fagelstraat	1		32				**32**	10	11
2	Meppelerstraatweg	1						**0**	0	0
3	Anthonie Hensiusstraat	1	24	5	2			**31**	2	4
4	Anthonie Hensiusstraat	1		6				**6**	5	6
5	Pieter Steynstraat	1	17	2				**19**	15	17
6	Caspar Fagelstraat	1		5				**5**	1	1
7	Pieter Steynstraat	1		3				**3**	0	1
8	Pieter Steynstraat	1		8				**8**	2	1
9	Pieter Steynstraat	1	19	3				**22**	14	16
10	Pieter Steynstraat	1		5				**5**	1	1
11	Pieter Steynstraat	1	10		2			**12**	10	8
12	Pieter Steynstraat	2	9	4				**13**	7	5
13	Pieter Steynstraat	1		14				**14**	1	4
14	Pieter van Bleijswijkstraat	1	12					**12**	12	11
15	Pieter van Bleijswijkstraat	1	2	1				**3**	3	2
16	Pieter van Bleijswijkstraat	2	9	1				**10**	5	4
17	Isaac van Hoornbeekstraat	1		13				**13**	7	12
18	Isaac van Hoornbeekstraat	1		13			1	**13**	8	11
19	Isaac van Hoornbeekstraat	1		14				**14**	8	10
20	Isaac van Hoornbeekstraat	1						**0**	0	0
21	Isaac van Hoornbeekstraat	1						**0**	0	0
22	Adriaan Pauwstraat	1		17				**17**	22	18
23	Meppelerstraatweg	1	6					**6**	5	5
24	Meppelerstraatweg	1	5					**5**	3	2
25	Meppelerstraatweg	1	7					**7**	3	5
26	Meppelerstraatweg	1	5					**5**	5	5
27	Meppelerstraatweg	1	3		2			**5**	1	3
28	Meppelerstraatweg	1						**0**	0	0

Tabel B1.5: Parkeerbezetting per sectie per meetmoment (Bron: NDC)

29	Meppelerstraatweg	1						**0**	0	0
30	Johan de Wittstraat	1		17				**17**	20	19
31	Meppelerstraatweg	1						**0**	1	0
32	Meppelerstraatweg	2						**0**	0	0
33	Meppelerstraatweg	1						**0**	0	0
34	Meppelerstraatweg	2						**0**	0	0
35	Meppelerstraatweg	1						**0**	0	0
36	Meppelerstraatweg	2						**0**	0	0
37	Meppelerstraatweg	1						**0**	0	0
38	Parkeerplaats Mc Donalds	3	3		2	1		**6**	1	2
39	Parkeerplaats Mc Donalds	3	34					**34**	16	23
40	Parkeerplaats Mc Donalds	3	5					**5**	3	6
41	Parkeerplaats Mc Donalds	3	18					**18**	5	7
42	Parkeerplaats Mc Donalds	3	3					**3**	1	2
43	Parkeerplaats Mc Donalds	3	2					**2**	0	1
44	Parallelweg Ceintuurbaan	1						**0**	0	0
45	Ceintuurbaan	1						**0**	0	0
46	Oude Meppelerweg	1						**0**	0	0
47	Ceintuurbaan	1						**0**	0	0
48	Parkeerplaats KPN	3	21					**21**	7	Afgesloten
49	Parkeerplaats KPN	3	31					**31**	25	Afgesloten
50	Parkeerplaats KPN	3	4					**4**	0	Afgesloten
Totaal <200 meter loopafstand OPENBAAR		**1**	**110**	**158**	**6**	**0**	**1**	**274**	**159**	**173**
Totaal <200 meter loopafstand OPENBAAR aanvullend		**2**	**18**	**5**	**0**	**0**	**0**	**23**	**12**	**9**
Totaal <200 meter loopafstand PRIVE		**3**	**121**	**0**	**2**	**1**	**0**	**124**	**58**	**41**

Tabel B1.6: Parkeerbezetting per sectie per meetmoment (Bron: NDC)



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32