

02112021 Schuttevaerkade.

Algemeen.

Het is zoeken naar welke opmerkingen zijn meegenomen en welke niet. STOMP principe zit er beter in. Onderbouwing is nog hinkend op twee gedachten: wel of niet gebruik maken van capaciteit in de openbare ruimte voor bewoners. Ook voor bezoekersdeel is onderbouwing van waarom de gehele opgave niet op eigen terrein wordt opgevangen cruciaal.

fietsparkeren

1. Parkeervoorzieningen fiets komt niet overeen met de routekaart. Ook zijn er hoogteverschillen wat routes beïnvloed. Svp secuur naar kijken en aanpassen.
2. Routes naar buiten het plangebied. Rolstoelroute en fiets steekt gewoon over de rijbaan? Graag een meer realistisch beeld presenteren
3. Parkeernormering fiets toevoegen.
4. In 1.4 wordt gesproken over de fietsenstalling in de kelder? Hoe is die bereikbaar? Welke capaciteit. En hoe bereikbaar vanuit de woningen?
5. Hoe wordt omgegaan met buitenmodelfietsen, bak- en kratfietsen. En denk om de realisatie van laadinfrastructuur.
6. Welke capaciteit en ruimte is er binnen het plangebied voor bezoekers? Zie veel nietjes aan de rand van de rijbaan, wat ten koste gaat van ruimte voor lopen. Graag in detail met maatvoering aangeven. M.i. wordt er ontworpen op gemeenteground?

Parkeeropgave

- Op basis van regeling 128 plekken in de nacht. In de avond circa 143 plekken waarvan 116 bewoners.
- De exacte berekening/opgave is echt afhankelijk van de marktwaaarde van de woningen. Ten tijde van vergunningverlening kan deze dus nog moeten worden bijgesteld.
- Een duidelijke motivatie/onderbouwing van de (stedenbouwkundige bezwaren waarom de parkeeropgave (gebruikers en bezoekers) niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden ontbreekt nog. Dit is echt nodig om en moet in de basis bestuurlijk worden geaccordeerd conform de regeling Parkeernormen.
- Onderbouwing van autobezit naar type huishouden is wat verouderd.. 6 jaar geleden. Een groot risico of dit zo door de juridische toets komt. Immers in de normering is ook rekening gehouden met goedkope woningen die een lagere norm hebben.
- Slokker stelt in de berekening dat appartementen goedkoop en middelduur geen parkeervraag hebben. Onderbouwing hiervan ontbreekt. En is dit realistisch. Verder geeft goudappel aan dat in de analyse wel wordt gerekend met deze woningen? Wat is het nu?
- Deelautoconcept. Prima dat 1 auto 4 plekken vervangt, ligt in lijn met andere ontwikkelingen. Graag wat meer duiden t.a.v. financiële en juridische borging. Hoofdstuk 4.1 gaat daar meer op in. Graag deelconcepten en laadinfra ook in de kelder faciliteren.
- 3.3. parkeergelegenheid in de omgeving. In principe is eerst een parkeerbalans nodig om te bepalen of er gebruik moet worden gemaakt van de openbare ruimte. Dit ligt in lijn met de onderbouwing waarom e.e.a. echt niet op eigen terrein kan.
- 3.3.5 graag visueel aangeven welke en hoeveel plekken in de zones vallen. Gemeten vanuit de rand van het plangebied en meer specifiek de entree's van woningen.

- Svp een verkeersveiligheidsanalyse opnemen van de wijze waarop de garage wordt ontsloten. Helling, opstelruimte, zicht etc. In relatie met voetgangers, etc. Voldoet dit en welke maatregelen worden meegenomen in het ontwerp?

Vervolg

- Nog intern bespreken met juridische zaken.
- Parkeeronderzoek gemeente Zwolle verwerken.

Resultaat parkeerbalans

- Uitgangspunt bij 30 woningen geen parkeerplaats. Omdat (er wordt verwezen naar CBS data) er geen behoefte is. Deze onderbouwing ontbreekt. In hoeverre is dit wensdenken?
- In 3.3.5 wordt uitgegaan van parkeren bewoners in de openbare ruimte, terwijl elders er wordt aangegeven dat er geen recht is op een vergunning. Dit is hinken op twee gedachten.
- 77 Parkeerplekken worden verkocht. Dubbelgebruik is daardoor niet mogelijk. Verkoop zorgt voor minder flexibiliteit en mogelijk gebruik van derden, zoals bezoekers etc. Wat is de reden daarvan?
- 4.3. Commerciële ruimte. De parkeerbehoefte wordt toch in de garage opgevangen. Toewijzen aan de commerciële functie lijkt de gedachte, echter overdag is er in de basis ruimte genoeg, mits niet gereserveerd/toegewezen aan specifieke bewoners/doelgroep. 5.3 resultaat.

Verkeersgeneratie en de beoordeling van de afwikkeling is gebaseerd op inschattingen. Goed om dit te benoemen. Gezien de plannen van de omgevingsvisie wordt de singel op termijn heringericht. Naar fietssingel bijvoorbeeld. Graag een doorkijk geven naar de huidige beoordeling zicht verhoudt tot die plannen.