

RAPPORTAGE

MOBILITEITSVISIE BREECAMP WEST

OPDRACHTGEVER:
BJZ / BPD

PROJECTNUMMER:
31001243

DATUM:
23 april 2025

Bezoekadres
Kroezenhoek 8
7683 PM Den Ham

Postadres
Postbus 12
7683 ZG Den Ham

T +31 (0) 546 67 88 88
E info@roelofsgroep.nl

Tevens vestigingen in
Ablasserdam
Arnhem
Stadskanaal
Sneek
Steenwijk
Veenendaal

PROJECTGEGEVENS:

Naam:	Mobiliteitsvisie Breecamp West
Nummer:	31001243
Documentnr:	R01-D02.1-31001243-taa
Status:	Definitief02.1
Datum:	23 april 2025
Auteur:	

OPDRACHTGEVER:

BJZ / BPD

AUTORISATIE

Naam:

Handtekening:

Datum: 23-4-2025

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding 3
   - 1.1 Plangebied 3
   - 1.2 Planvoornemen 4
   - 1.3 Ambitie 5
   - 1.4 Relevante ontwikkelingen en studies in relatie tot ontwikkeling Breecamp- West 5
2. Mobiliteitsvisie Breecamp-West 7
   - 2.1 Stomp principe voor breecamp west 7
     - 2.1.1 Stappen 7
     - 2.1.2 Trappen 7
     - 2.1.3 Openbaar vervoer 8
     - 2.1.4 Mobility as a Service 10
     - 2.1.5 Privéauto 10
3. Van mobiliteitsvisie naar mobiliteitsplan 12
   - 3.1 Stappen en trappen 12
   - 3.2 Openbaar vervoer 14
   - 3.3 Mobility as a service 15
   - 3.4 Privéauto 16
     - 3.4.1 Ontsluiting gemotoriseerd verkeer 16
     - 3.4.2 Weginrichting plangebied 17
     - 3.4.3 Verkeersgeneratie 21
     - 3.4.4 Toedeling verkeer Breecamp-West: 21
     - 3.4.5 Verkeersbelasting 22
4. Parkeren 23
   - 4.1 Fietsparkeren 23
   - 4.2 Samenvatting parkeerlijn gemotoriseerd verkeer 23
   - 4.3 Parkeerberekening conform Parkeerbeleid gemeente Zwolle 23
   - 4.4 Onderbouwing Reductie 25
   - 4.5 Conclusie 27

BIJLAGEN

I. Verkeersgeneratie Breecamp-West

II. Parkeerberekening Breecamp West

1. INLEIDING

BPD en Roosdom Tijhuis werken aan het ruimtelijk ontwikkelplan voor een nieuwe woonwijk in Zwolle. Roelofs Advies en Ontwerp is gevraagd onderzoek uit te voeren naar de verkeerskundige effecten van de voorgenomen ontwikkeling en voor het opstellen van een Mobiliteitsplan.

1.1 PLANGEBIED

De studielocatie betreft de ontwikkeling van Breecamp West, weergegeven in figuur 1.1 Het plangebied is gesitueerd tussen de Stuurmansweg (noordzijde), Scholtensteeg (oostzijde) en de spoorlijn tussen Zwolle en Kampen (zuidzijde).



Figuur 1.1 Plangebied

1.2 PLANVOORNEMEN

Het plangebied wordt globaal ingevuld conform het ruimtelijk ontwikkelplan, zie figuur 1.2.

Indicatief woonprogramma Breecamp-West

Whize-doelgroep	Woningtype	Indicatief oppervlak GO in m²	Segment	Indicatief aantal eenheden
Jong en Hoopvol / Volks en uitgesproken	Bebo / rug-aan-rug	50 - 55	Sociale huur	42
Jong en Hoopvol / Volks en uitgesproken	Rijwoning	75 - 105	Sociale huur	155
Volks en uitgesproken / gezellige Empty Nesters	BEBO / APP	50-65	Middelduur 1 koop/huur	60
Volks en uitgesproken / gewoon gemiddeld	Rijwoning	60-80	Middelduur 1 koop/huur	70
Volks en uitgesproken / gewoon gemiddeld	BEBO / App	60-85	Middelduur 2 koop/huur	6
Gewoon gemiddeld / Plannen en rennen	Rijwoning	80-100	Middelduur 2 koop/huur	124
Gewoon gemiddeld / Plannen en rennen	Rijwoning	110 - 125	Duur	66
Gezellige Empty Nesters / Zorgeloos en Actief	Rijwoning levensloop	110 - 125	Duur	20
Plannen en Rennen	2^1 kap	125-150	Duur	56
Gezellige Empty Nesters / Zorgeloos en Actief	2^1 kap levensloop	115 - 125	Duur	22
Plannen en Rennen	Vrijstaand	140-200	Duur	32
			Totaal	653

* Dit is een voorbeelduitwerking van het woonprogramma. In de volgende fase worden de woonproducten, onder meer met een architect,

Voorzieningen

- Wijkgebouw + buurttuin 250 m2
- Dagbesteding, ambulante zorg, wijkzorg 200 m2
- Eerstelijnszorg, gezondheidscentrum 790 m2
  - *Huisarts* *200 m2*
  - *Praktijkondersteuner* *100 m2*
  - *Behandelaar* *120 m2*
  - *Fysiotherapeut* *130 m2*
  - *Consultatiebureau* *120 m2*
  - *Verloskundige* *120 m2*

Totaal **1.240 m2**

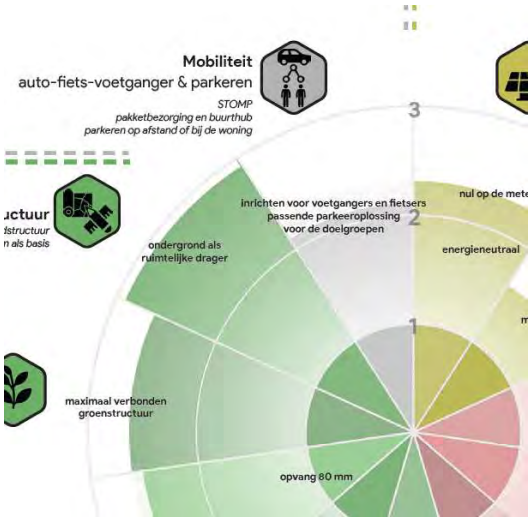


Figuur 1.2 Stedenbouwkundig plan Ruimtelijk ontwikkelplan Breecamp West

1.3 AMBITIE

Voor deze gebiedsontwikkeling is voor de ambitiebepaling gebruik gemaakt van een zogenaamd ambitieweb, met invulling van ambities op de volgende thema's: duurzame leefomgeving, programma, duurzaam bouwen en mobiliteit.

Voor elk thema zijn er drie ambitie niveaus onderscheiden. Voor mobiliteit is het ambitie niveau bepaald op niveau 2: Haalbare ambitie met duidelijke meerwaarde.



De voor mobiliteit genoemde ambities zijn:
- Inrichten voor voetgangers en fietsers
- Passende parkeeroplossing voor de doelgroepen

Hoe dit te regelen:
- Toepassen STOMP-principe
- Pakketbezorging en buurthub
- Parkeren op afstand of bij de woning

1.4 RELEVANTE ONTWIKKELINGEN EN STUDIES IN RELATIE TOT ONTWIKKELING BREECAMP-WEST

In relatie tot de ontwikkeling Breecamp-West zijn een aantal ontwikkelingen in de directe omgeving relevant. Dit gaat enerzijds om ruimtelijke ontwikkelingen en anderzijds om infrastructurele ontwikkelingen.

Ontwikkelingen tussen Breecamp-West en N331



Figuur 1.3 Ontwikkelingen tussen Breecampt-West en N331

Tussen de N311 en de Scholtensteeg zijn reeds enkele ontwikkelingen voorzien. Het gaat om een onthaastingscentrum, een speciaal onderwijscentrum en een beschikbare restkavel, waarvan de exacte invulling nog onbekend is.

Het onthaastingscentrum wordt op dit moment gerealiseerd. Uit het bestemmingsplan blijkt dat er circa 429 motorvoertuigen per weekdag worden verwacht. Het onthaastingscentrum wordt ontsloten via de Scholtensteeg.

Verkennend onderzoek Fietstunnel N331
De gemeente Zwolle heeft een verkenning uitgevoerd naar de realisatie van een fietstunnel onder de N331 ter hoogte van het kruispunt N331 – Stadshagenallee. Hieruit komt naar voren dat de meest kansrijke locatie voor een eventuele tunnel zich aan de zuidzijde van de Stadshagenallee bevindt. Op de korte termijn is de realisatie van een fietstunnel nog niet aan de orde, maar de planvorming van Breecamp-West moet de realisatie van een eventuele toekomstige fietstunnel niet onmogelijk maken.

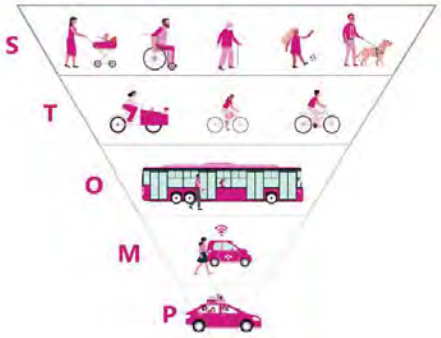
Verkeersmodelstudie Breecamp West
De gemeente Zwolle heeft reeds een verkeersmodelstudie uitgevoerd naar de effecten van Breecamp-West op het omliggende wegennet. Hierbij zijn tevens de effecten van de ontwikkelingen tussen Breecamp-West en N331 en woningbouwontwikkelingen ten zuiden van het spoor meegenomen. Hieruit komen geen problemen naar voren op het kruispunt Hasselterweg – Stadshagenallee. Resultaten vanuit de verkeersmodelstudie zijn uitgangspunt voor dit mobiliteitsplan.

Situatie Scholtensteeg
Vanuit de geplande ontwikkelingen langs de Scholtensteeg (het onthaastingscentrum en speciaal onderwijs en een beperkt deel van Breecamp-West) wordt verkeer gegenereerd dat zich hoofdzakelijk afwikkelt via de Scholtensteeg. Het wegprofiel van de Scholtensteeg is daar in de huidige situatie niet op ingericht en hier ligt een opgave.

2. MOBILITEITSVISIE BREECAMP-WEST

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de mobiliteitsvisie voor Breecamp-West, het toekomstbeeld op het gebied van mobiliteit. Deze uitgangspunten en ambities zijn reeds opgenomen in de Gebiedsvisie Breecamp-West (vastgesteld in januari 2024). Hoe dit concreet vorm wordt gegeven is opgenomen in hoofdstuk 3. Daar wordt de mobiliteitsvisie concreet gemaakt in de vorm van een mobiliteitsplan.

2.1 STOMP PRINCIPE VOOR BREECAMP WEST



Het STOMP-ontwerpprincipe is een manier om prioriteit te gegeven aan duurzame en gezonde mobiliteitsvormen en minder prioriteit aan minder duurzame vormen. Bij het ontwerpen volgens het STOMP-principe wordt naar het te ontwikkelen gebied gekeken in de volgorde: **S**tappen, **T**rappen, **O**penbaar Vervoer, **M**obility as a service (MaaS) en **P**rivé auto. Door op deze wijze een gebied te ontwikkelen staat de mens en een gezonde, duurzame leefomgeving centraal. Het toepassen van het STOMP-principe voor de ontwikkeling van Breecamp-West heeft geleid tot een mobiliteitsvisie met duidelijke keuzes. In deze notitie gaan we volgens de opbouw van het STOMP principe in op de uitwerking van verkeerskundige aspecten.

2.1.1 Stappen

Voor het bevorderen van het lopen binnen Breecamp-West wordt ingezet op een prettige leefomgeving en verblijfsruimtes. Met de realisatie van een centraal gelegen park, veel ruimte voor ontmoeten en spelen en de realisatie van diverse voorzieningen (eerstelijns zorg en cultuur/ontmoeten) in ontwikkelgebied wordt het lopen gestimuleerd. Er wordt ingezet op een fijnmazig voetgangersnetwerk richting de voorzieningen, parken en ontmoetingsruimtes.

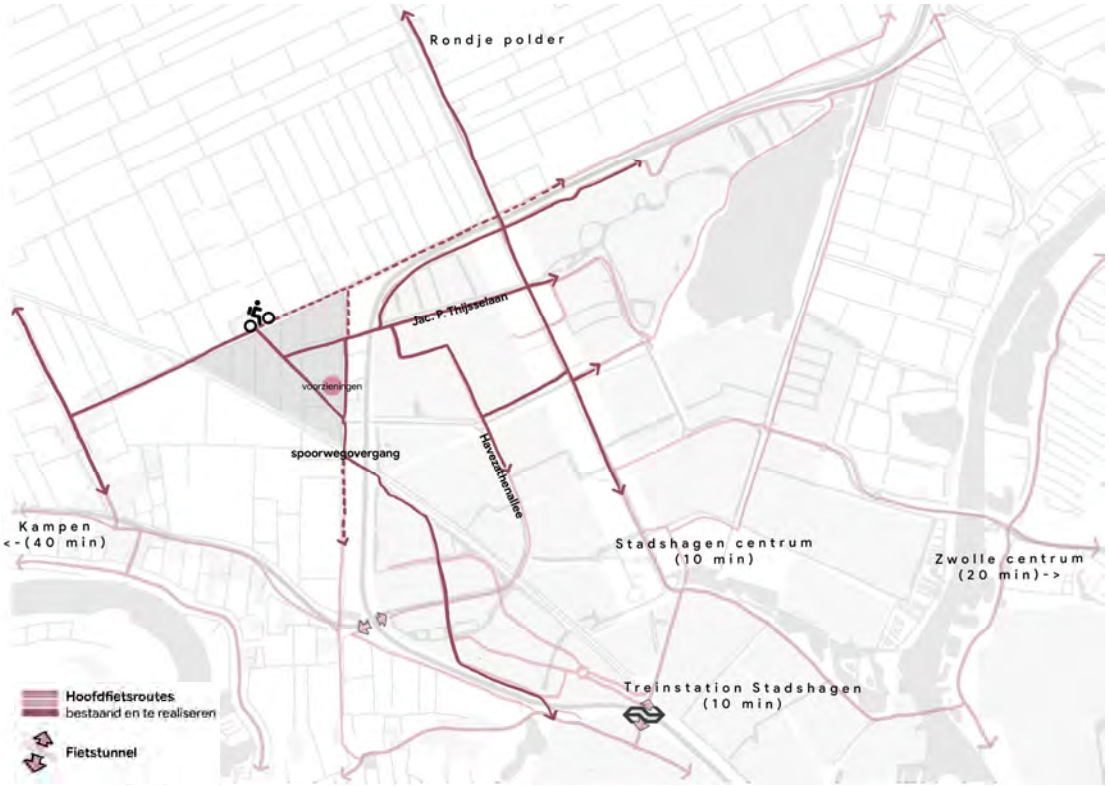
Daarnaast worden gebieden autoluw ingericht en worden doorgaande verbindingen voor automobilisten voorkomen. Hoe verder de wijk in, hoe minder gemotoriseerd verkeer en hoe meer de openbare ruimte voor voetgangers beschikbaar is. Trottoirs zijn op deze locaties niet langer het uitgangspunt, de gehele ruimte is primair van de voetgangers en de automobilist moet zich hier bewust van zijn en zijn gedrag op aanpassen.

2.1.2 Trappen

De fiets is een belangrijk vervoersmiddel voor de korte en middellange afstand. De ambitie is om inwoners van Breecamp-West voor dit type verplaatsingen zoveel mogelijk te verleiden gebruik te maken van de fiets, in plaats van de auto. Het is voor fietsers dan ook sneller dan met de auto. Om dit te bereiken is een aantrekkelijke fietsstructuur van groot belang. Daarom wordt ingezet op een comfortabele, directe, snelle en veilige ontsluiting van Breecamp-West. Dit wordt gedaan door het realiseren van rechtstreekse vrijliggende en ‘groene’ hoofdfietsroutes richting de fietstunnel Jac. P. Thijssepad, richting de voorzieningen in Breecamp-West en de richting de Stuurmansweg (ri. ’s Heerenbroek – voornamelijk recreatief). Mocht in de toekomst een fietstunnel onder het kruispunt N331-Stadshagenallee worden gerealiseerd, sluit deze fietsstructuur ook goed aan. Daarnaast wordt een vrijliggende fietsverbinding langs de Scholtensteeg tussen de fietstunnel Jac. P. Tijsselaan en de Stadshagenallee ingepast.

Via de Scholtensteeg kan via de onderdoorgang N331/spoor ook richting de Tippe gefietst worden en vervolgens verder naar o.a. winkelcentrum Stadhagen en het centrum van Zwolle. Deze verbindingen lopen tevens merendeels langs de voorzieningen in Breecamp-West.

In de verkeermodelberekeningen van de gemeente Zwolle d.d. 2023 blijkt dat Breecamp-West een toename van ruim 1.000 fietsers met zich meebrengt op de bestaande tunnel en 800 ter hoogte van de onderdoorgang richting de Tippe (gereed begin 2026). Langs de Scholtensteeg fietsen naar verwachting 700 – 900 fietsers (afhankelijk van de locatie).



Figuur 2.1 Fietsnetwerk

2.1.3 Openbaar vervoer

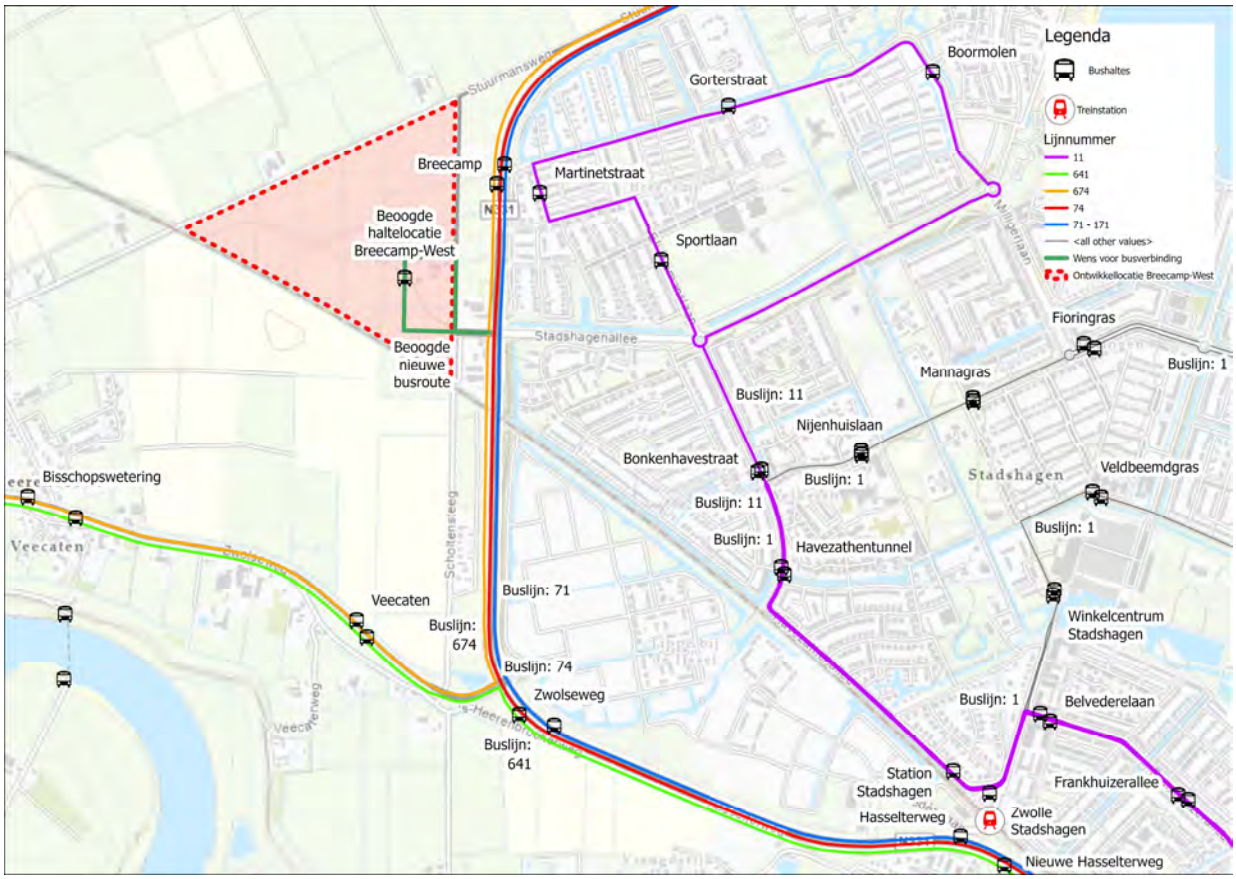
Het moment dat mensen verhuizen naar Breecamp-West is de kans om het gedrag van mensen te veranderen. De wijze van verplaatsen wordt op dat moment opnieuw tegen het licht gehouden door nieuwe bewoners. Dit biedt een kans om het autogebruik te verminderen of zelfs de aanschaf van een (tweede) auto te vermijden. Gezien de ligging van Breecamp-West is de belangrijkste openbaar vervoer voorziening de bus en de trein (in de vorm van Station Stadshagen). Stadshagen heeft een eigen treinstation. Dit ligt op ongeveer 3 km fietsen van Breecamp-West. Voor forenzen, scholieren en ouderen is dit station van grote waarde voor hun dagelijkse transport. Voor mensen die minder goed ter been zijn is Station Stadshagen ook met de auto goed bereikbaar. Bij Station Stadshagen kan gratis worden geparkeerd.

Om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen wordt ingezet op het volgende:

- Breng de bus naar de inwoner
- Sluit aan bij (goede) verbindingen voor stappen en trappen
- Sociaal veilige buurthub

Breng de bus naar de inwoner

Op dit moment rijdt de bus over de N331. De bestaande bushaltes Hasselterweg / N331 (Regionale verbindingen 71, 74 en 171) en de Martinetstraat (Stadslijn11) aan de oostzijde van de N331 zijn bereikbaar met de nieuw toe te voegen hoofdroutes voor fietsers en voetgangers door het gebied. Om het gebruik van openbaar vervoer in Breecamp-West zo aantrekkelijk mogelijk te maken is de ambitie om de bus naar de inwoners van Breecamp-West te brengen. Daarom wordt, in aanvulling op het bestaande netwerk van buslijnen, ingezet op een busroute (stadslijn) door Breecamp-West. De bus rijdt een rondje en doet de wijk op 1 centrale locatie aan. Een locatie die aansluit bij fiets en wandelroutes en de voorzieningen.



Figuur 2.2 Buslijnennet, bushaltes en treinstation

Sluit aan bij (goede) verbindingen voor stappen en trappen

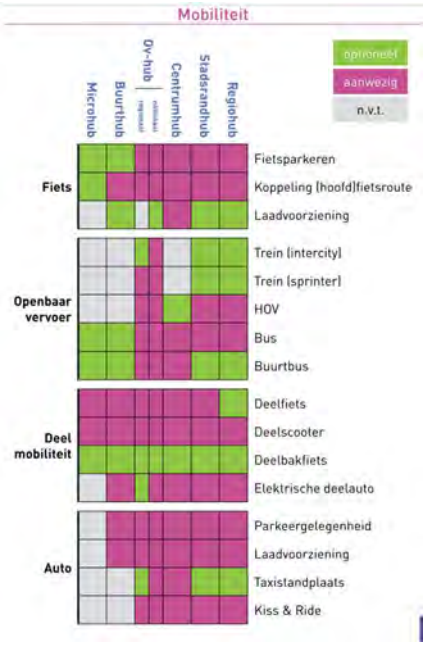
De reis met het openbaar vervoer begint al bij de voordeur. Een reis met het openbaar vervoer omvat nooit alleen de bus- of treinrit. Er is altijd sprake van een voor- en natransport. Directe en veilige routes zonder obstakels voor zowel voetgangers als fietsers kunnen hierin een groot verschil maken. De bushaltelocatie is gesitueerd ter hoogte van de voorzieningen. Deze locatie sluit goed aan bij fiets- en wandelverbindingen, waardoor de halte goed bereikbaar is. De komende jaren zal met de concessiehouder en concessieverlener het gesprek hierover worden aangegaan. Zie ook paragraaf 3.2.

Het treinstation Stadshagen is goed bereikbaar per fiets. Dit komt door aantrekkelijke fietsroutes door Breecamp-West richting de Scholtensteeg (die vanaf de Stadshagenallee in zuidelijke richting alleen voor fietsers toegankelijk is) en door een fietsverbinding parallel aan het spoor (waarbij gebruik wordt gemaakt van de onderdoorgang N331 parallel aan het spoor richting de Tippe, die begin 2026 wordt opengesteld). Met de nieuwe onderdoorgang wordt station Stadshagen nog dichterbij Breecamp-West gebracht.

Sociaal veilige buurthubs

Een buurthub is een mobiliteitsvoorziening in de buurt (conform matrix figuur 2.3), waar bewonersparkeren van (deel)auto's en/of fietsen centraal zijn georganiseerd (optioneel met aanwezigheid van de bus). Een sociaal en fysiek veilige route naar de halte, maar ook zeker een veilige wachtplek zijn essentieel bij het vergroten van het gebruik van het openbaar vervoer. Door een buurthub nabij de voorzieningen te realiseren wordt de sociale veiligheid voor wachtende reizigers gewaarborgd. Hierdoor wordt het gebruik van het openbaar vervoer bevorderd.

Door het openbaar vervoerssysteem in Breecamp-West op deze wijze vorm te geven ontstaat, in combinatie met een goed fiets- en voetgangersnetwerk, een functioneel, gebruiksvriendelijke en efficiënte situatie. Dit draagt bij aan het beperken van het autogebruik, de kwaliteit van de openbare ruimte en het welzijn van inwoners van Breecamp-West.



Figuur 2.3 Deelmobiliteit conform AoS gemeente Zwolle

2.1.4 Mobility as a Service

Er ligt de ambitie om in Breecamp-West meerdere vormen van deelmobiliteit aan te bieden. Denk hierbij aan elektrische deelauto's, elektrische deelscooters en/of buurtbakfietsen. Deze vormen van (deel)mobiliteit worden aangeboden op centrale locaties in de buurt, waar ook collectieve parkeervoorzieningen voor bewoners en bezoekers worden voorzien. Op deze wijze ontstaan er kleinschalige buurthubs. Om de werking van de buurthubs te versterken worden op deze locatie niet enkel deelauto's, deelfietsen en/of deelscooters etc. aangeboden, maar zijn tevens voorzieningen voorzien. Bijvoorbeeld de realisatie van pakketpunten of laadpalen. Aangezien de buurthubs integraal in de ontwerpen van Breecamp-West worden meegenomen, wordt dit mobiliteitsconcept direct aangeboden. Dit vergroot de kant op succes.

2.1.5 Privéauto

Gezien de relatief excentrische ligging van de Breecamp-West zal de auto altijd een belangrijke rol blijven vervullen. Het gaat hierbij specifiek om verplaatsingen naar een bestemming buiten Breecamp-West. Desalniettemin wordt Breecamp-West op zo'n manier ontworpen dat autogebruik zoveel mogelijk wordt ontmoedigd. Dit wordt op een aantal manieren gedaan.

Zoals in voorgaande paragrafen al is beschreven wordt ingezet op optimale verbindingen voor andere modaliteiten, bijvoorbeeld het fietsnetwerk. Hierdoor is het sneller en makkelijker om met de fiets naar sport of winkels te gaan dan met de auto.

Daarnaast wordt Breecamp-West voor autoverkeer primair ontsloten via 1 ontsluiting op de N331 bij het kruispunt N331-Stadshagenalee en komen er geen doorgaande wegenstructuren voor autoverkeer in het plangebied. Een voorbeeld hiervan is dat er geen rechtstreekse aansluiting komt op de Stuurmansweg. Hier komt enkel een calamiteitendoorsteek voor hulpdiensten. Hierdoor is het ook niet mogelijk om via Breecamp-West van de Stadshagenallee naar de Stuurmansweg te rijden en dit minimaliseert sluipverkeer vanuit Breecamp-West via 's Heerenbroek. De Scholtensteeg blijft wel verbonden met de Stuurmansweg, waardoor een secundaire ontsluiting wel mogelijk is.

Om de impact van het autoverkeer op de leefomgeving te beperken wordt het ruimtebeslag voor infrastructuur voor gemotoriseerd verkeer steeds minder dominant. Dit vertaalt zich in wegen die smaller worden op het moment dat met de auto Breecamp-West dieper wordt ingereden, en juist bredere trottoirs en ruimte voor groen. Tot uiteindelijk autoluwe gebieden met enkel een rijbaan die primair voor voetgangers is. Trottoirs zijn op deze locaties niet langer het uitgangspunt, de gehele ruimte is primair van de voetgangers en de automobilist moet zich hier bewust van zijn en zijn gedrag op aanpassen.

Ook wordt parkeren van de privéauto zoveel mogelijk uit het zicht gerealiseerd. Voor de vrijstaande woningen en twee-onder-één-kapwoningen wordt parkeren van 1 voertuig voorzien op eigen terrein. De overige woningen en het bezoekersparkeren vindt plaats in het openbaar gebied. Dit wordt zoveel mogelijk gedaan in (centrale) parkeerkoffers tussen de woningen en in beperkte mate aan de straat in langsparkeervakken. Dit draagt bij aan een groen, landschappelijk en autoluw karakter van de woonstraten en dat nergens het 'blik op straat' domineert.

3. VAN MOBILITEITSVISIE NAAR MOBILITEITSPLAN

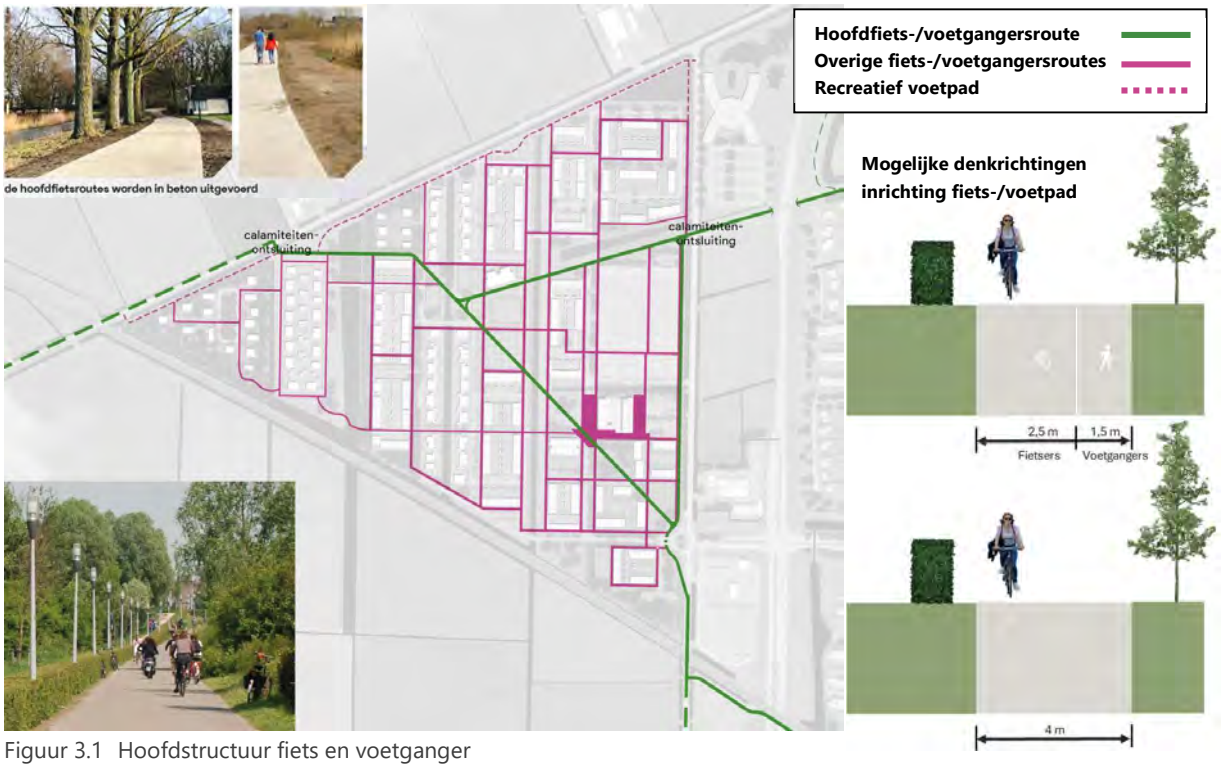
In hoofdstuk 2 is de visie voor de mobiliteit in en rondom Breecamp-West geschetst. De visie wordt in dit hoofdstuk vertaalt naar een concrete uitwerking, een mobiliteitsplan. Ook hierbij is dit gedaan aan de hand van de modaliteiten uit het STOMP-principe.

3.1 STAPPEN EN TRAPPEN

De hoofdstructuur voor de fietsers en voetgangers is gericht op een snelle, veilige en comfortabele verbinding tussen de parkzone, de voorzieningen op de Hagenplaats (centraal in Breecamp-West), de bushaltes en de bestaande wijk Stadshagen (waar winkels, onderwijs, sport, kinderopvang zijn).

Figuur 3.1 toont de ontsluitingsmogelijkheden voor fietsers en voetgangers. Zij maken in de basis gebruik van dezelfde ontsluitingen als gemotoriseerd verkeer, maar hebben hierbij nog drie extra rechtstreekse hoofdontsluitingen (groene lijnen). Deze hoofdfiets-/voetgangersroutes zijn vormgegeven als 4 meter breed betonpad. Met deze verbindingen is het netwerk voor fietsers en voetgangers fijnmaziger dan het netwerk voor gemotoriseerd verkeer. Verder fietsen fietsers op de rijbaan (zonder aparte voorziening). Dit is passend op erftoegangswegen in woongebieden.

De fietsroute vanuit de Jac. P. Thijsselaan -in het verlengde van de fiets- voetgangerstunnel- wordt doorgetrokken in het plangebied. De fietsroute over het spoor (Scholtensteeg) wordt verbonden met de fietsroutes door De Tippe. Mocht in de toekomst een fietstunnel onder het kruispunt N331-Stadshagenallee worden gerealiseerd, sluit de fietsstructuur in Breecamp-West op een goede manier aan.



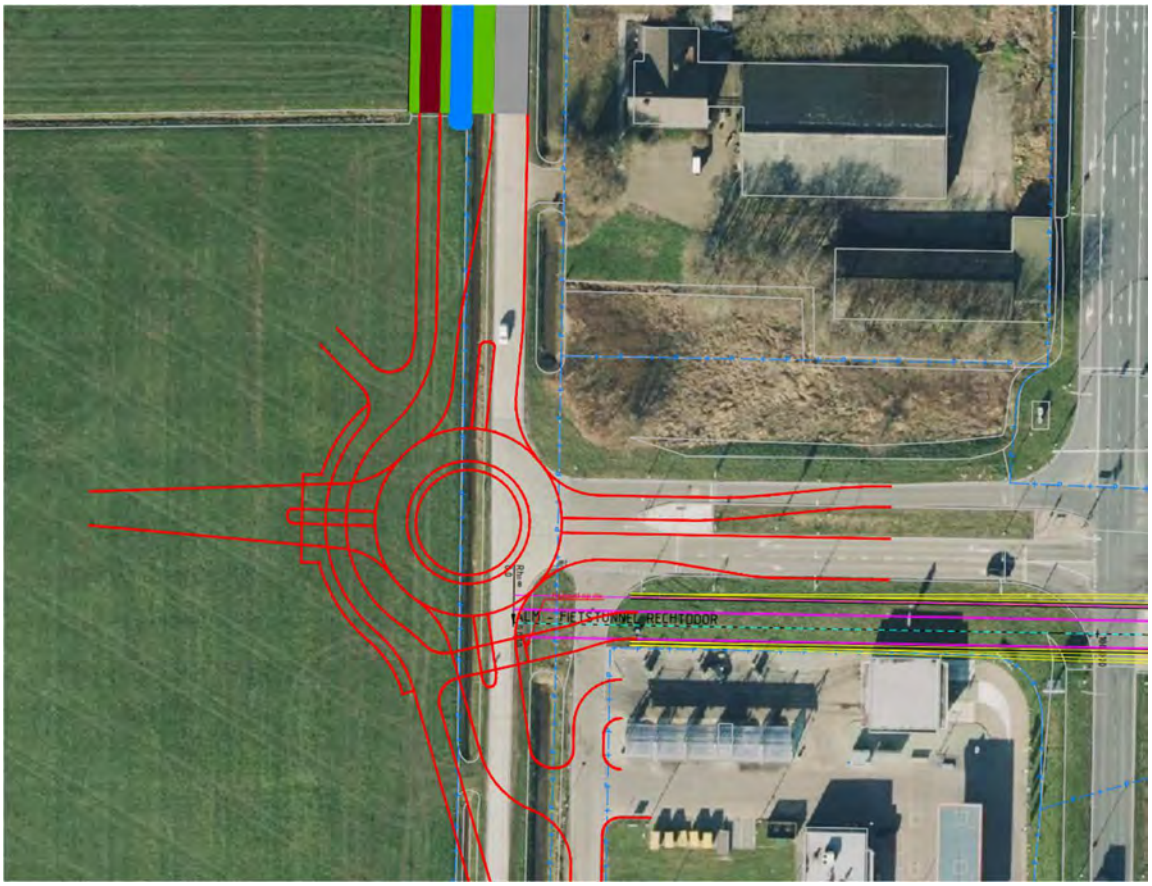
Figuur 3.1 Hoofdstructuur fiets en voetganger

Situatie Scholtensteeg

Ook op het gedeelte van de Scholtensteeg tussen de Stadshagenallee en de bestaande fietstunnel Jac. P. Thijsselaan is een vrijliggend fietspad voorzien. Dit is gezien de huidige weginrichting en het gebruik (landbouwroute en toekomstige route voor de bus) van de Scholtensteeg ook wenselijk. Het fietspad wordt niet doorgezet tot aan de Stuurmansweg. Voor fietsers is het laatste stuk tot aan de Stuurmansweg van deze verbinding minder relevant. Het is voor fietsers namelijk niet logisch om over de Stuurmansweg richting het oosten te fietsen. Fietsers zullen eerder via de fietstunnel Jac. P. Thijsselaan en daarna parallel aan de N331 fietsen. Richting 's-Heerenbroek (westelijk) maakt men gebruik van het vrijliggende fietspad door Breecamp-West, dat aansluit op de Stuurmansweg. Daarnaast is de intensiteit op dat gedeelte van de Scholtensteeg beperkt.

Scholtensteeg-Stadshagenallee

Op het kruispunt Scholtensteeg-Stadshagenallee komen de fietsroute en de route voor gemotoriseerd verkeer bij elkaar. Fietsers verplaatsen zich in noord-zuid richting, vanaf de spoorwegovergang Scholtensteeg (zuidzijde) richting het het vrijliggende fietspad parallel aan de Scholtensteeg en het vrijliggende fietspad het plangebied in. Gemotoriseerd verkeer verplaatst zich voornamelijk in oost-west richting, het plangebied in en uit richting de N331. Vanuit het STOMP-principe heeft het de voorkeur om fietsers in de voorrang te zitten. Door een rotonde te realiseren als keerlus voor de buskan de voorrang voor de fietser veilig worden ingepast (bus bij de rotonde laten keren is een terugvaloptie voor openbaar vervoer, zie paragraaf 3.2). Het inpassen van een eventuele toekomstige fietstunnel onder de N331 wordt hierdoor in de toekomst niet onmogelijk gemaakt. Figuur 3.2 toont het ruimtebeslag van een rotonde.

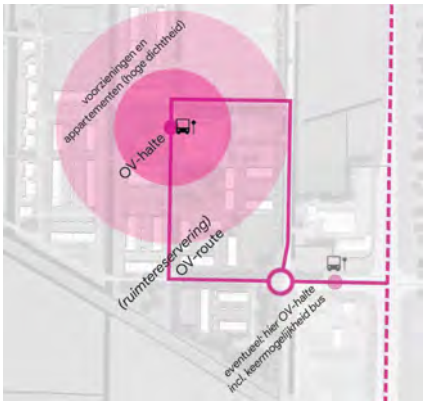


Figuur 3.2 Ruimtebeslag rotonde

3.2 OPENBAAR VERVOER

Zoals in de mobiliteitsvisie is opgenomen ligt er de sterke wens om de bestaande busverbinding de Breecamp-West in te trekken. Aangezien buslijnen en dienstregelingen zijn vastgelegd in langlopende OV-Concessies is het niet mogelijk om dit van de één op de andere dag aan te passen. In het plangebied is ruimte gereserveerd voor een eventuele toekomstige busverbinding. Tot die tijd is het van belang in gesprek te blijven met concessiehouder en -verlener.

De ambitie is om de busroute via de 'roze route' in het kaartje hiernaast te laten lopen. Via de voorzieningen en de woningen voor doelgroepen die het meest zijn aangewezen op openbaar vervoer. Nabij de halte komen de nieuwe voorzieningen en de buurthub. Door de bushalte te combineren met de buurthub, ontstaat een èchte multimodale hub waar verschillende verkeersstromen bij elkaar komen. Hier komt dan niet alleen de bushalte, maar zijn er ook voldoende fietsparkeerplekken (nabij de hoofdfietsroute), deelauto's en deelfietsen/-scooters en laadplekken voor elektrische auto's. Er komt één bushalte voor beide rijrichtingen. De bus rijdt ook over de Scholtensteeg. Het huidige profiel van de Scholtensteeg is smal, wanneer de bus over deze route rijdt is een breder wegprofiel gewenst.



Figuur 3.3 Ambitie OV in Breecamp-West

Zoals hierboven beschreven wordt ingezet op een route door de wijk, maar het alternatief is om de bus te laten keren op het kruispunt Scholtensteeg – Stadshagenallee. Hoewel dit terugvalscenario niet optimaal is en niet volledig aansluit bij het STOMP principe, is het beter dan helemaal géén opstapplek voor de bus in Breecamp-West. Aangezien het aandoen van openbaar vervoer aan Breecamp-west belangrijk is, is in het Ruimtelijk Ontwikkeling Plan (ROP) een rotonde opgenomen.

Bij het terugvalscenario moet de bus keren in de omgeving van het kruispunt Scholtensteeg-Stadshagenallee en moet op de noordelijke tak een bushalte worden gerealiseerd. Met de realisatie van de rotonde kan dit op een logische en verkeersveilige wijze. Alle aansluitingen kunnen met de realisatie van een rotonde op een goede manier met elkaar worden verbonden. De bus heeft een keermogelijkheid op de rotonde en fietsers en voetgangers hebben een veilige route. Bij een eventuele toekomstige onderdoorgang N331 kan relatief eenvoudig worden aangesloten op fietsstructuur ter hoogte van de rotonde. Daarnaast blijft op deze manier de landbouwroute over de Scholtensteeg richting de N331 in zuidelijke richting op een veilige manier intact. In figuur 3.4 is dit principe gevisualiseerd.



Figuur 3.4 Terugvalscenario om bus te laten keren

3.3 MOBILITY AS A SERVICE

Zoals in de mobiliteitsvisie is opgenomen wordt ingezet op diverse vormen van deelmobiliteit. Concreet betekent dit dat er ruimte in de wijk moet worden opgenomen waar deze deelmodaliteiten kunnen staan (in de vorm van buurthubs) en dat er minder ruimte wordt gerealiseerd voor privéauto's. In Breecamp-West komen twee buurthubs. De eerste buurthub wordt gerealiseerd bij het voorzieningencluster en de tweede buurthub in het gedeelte van de wijk waar de woningdichtheid het grootst is. Daarnaast komen er elders in Breecamp west nog 4 locaties waar deelauto's komen te staan. In totaal gaat het om 10 deelauto's, 3 bij iedere buurthub en 4 elders in de Breecamp-West. In figuur 3.4. zijn de locaties van de buurthubs en de locaties van de deelauto's weergegeven.



Figuur 3.5 Locatie Buurthubs

Wat betreft de deelauto's is niet de verwachting dat deze in Breecamp-West op grote schaal een vervanging gaan zijn voor privéauto's. Enerzijds doordat deelmobiliteit nog altijd in opkomst is. Anderzijds gezien de ligging van Breecamp-West. Ondanks het toepassen van het STOMP-principe is de verwachting dat veel inwoners nog steeds een auto aanschaffen. De grootste kans voor deelmobiliteit in dit gebied ligt bij het voorkomen van het aanschaffen van een 2e auto en het bieden van een alternatief voor doelgroepen (starters) die niet over de financiële middelen beschikken voor het bezitten van een (tweede) auto. Aangezien het woningaanbod in dit betaalbaarheidssegment relatief hoog is, is het aannemelijk dat deze doelgroepen in Breecamp-West voor komen. De deelmobiliteit wordt voorzien aan de oostzijde van Breecamp-West, dit sluit aan bij dit woningtype.

De wijze waarop wordt getracht te voorkomen dat mensen een tweede auto aanschaffen is tweeledig. Enerzijds moet ervoor worden gezorgd dat er geen overmatige parkeercapaciteit in de openbare ruimte beschikbaar is. Anderzijds wordt ingezet op deelauto's, met name delen van de wijk waar inwoners niet over een eigen oprit beschikken.

Op dit moment kent de gemeente Zwolle nog geen vastgesteld beleid omtrent deelmobiliteitsconcepten, maar overweegt ze in nieuwe normen op te nemen dat 1 deelauto 5 privéauto's vervangt (en dus netto 4 parkeerplaatsen uitspaart). De Factsheet 'Autodelen' [1] van Rijkswaterstaat schrijft voor dat één deelauto in de regel vier tot acht privéauto's vervangt. In de paragraaf parkeren is meer opgenomen over het verwachte effect wanneer op deze twee zaken wordt ingezet.

Om deelmobiliteit echt te laten slagen is het van belang dat vanaf het eerste moment dat er mensen in Breecamp-West komen wonen ook daadwerkelijk (voor langere periode) deelmobiliteit wordt aangeboden. De hoeveelheid deelauto's kan vervolgens met de nieuwe wijk meegroeien.

[1] *Bron: https://rwsduurzamemobiliteit.nl/kennis-instrumenten/toolbox-slimme-mobiliteit/auto/factsheet-autodelen/*

3.4 PRIVÉAUTO

3.4.1 Ontsluiting gemotoriseerd verkeer

Figuur 3.6 toont de hoofdstructuur voor autoverkeer. Het ontwerp voor Breecamp-West is zodanig dat het sneller en makkelijker is om de fiets te pakken om naar sport of winkels te gaan dan om met de auto te gaan. Autogebruik en (tweede-)autobezit wordt niet onmogelijk gemaakt, alleen ontmoedigd.

Het uitgangspunt is dat de verkeersstructuur rond Breecamp-West gehandhaafd blijft in de huidige situatie. De Stuurmansweg en Scholtensteeg blijven met elkaar en de N331 en Stadshagenallee verbonden. De Scholtensteeg zuidzijde is bij de spoorwegovergang reeds afgesloten voor autoverkeer. Voor de ontsluitingsstructuur van Breecamp-West geldt dat er één auto-verbinding op de N331 / Stadshagenallee komt, ter hoogte van de huidige kruising. Om de bereikbaarheid van hulpdiensten te waarborgen is een extra calamiteitenontsluiting gerealiseerd op de Stuurmansweg. Deze ontsluiting is niet toegankelijk voor overig verkeer.



Figuur 3.6 Ontsluitingsstructuur gemotoriseerd verkeer

3.4.2 Weginrichting plangebied

Het plangebied is zodanig ingericht dat verblijven centraal staat. Hoe verder het plangebied in, hoe meer de ruimte primair voor de fietser en voetganger is. In de gehele woonwijk is de maximum snelheid 30 km/uur. Van hoog niveau naar laag niveau is in het plangebied onderscheid gemaakt in buurtontsluitingswegen, woonstraten.. In figuur 3.7 is de opbouw van de wijk weergegeven.



Buurtontsluitingsweg I en II



Woonstraat type I
Geen parkeren of langsparkeren aan 1 zijde



Woonstraat type II
Haaks parkeren (aan 1 of 2 zijden)



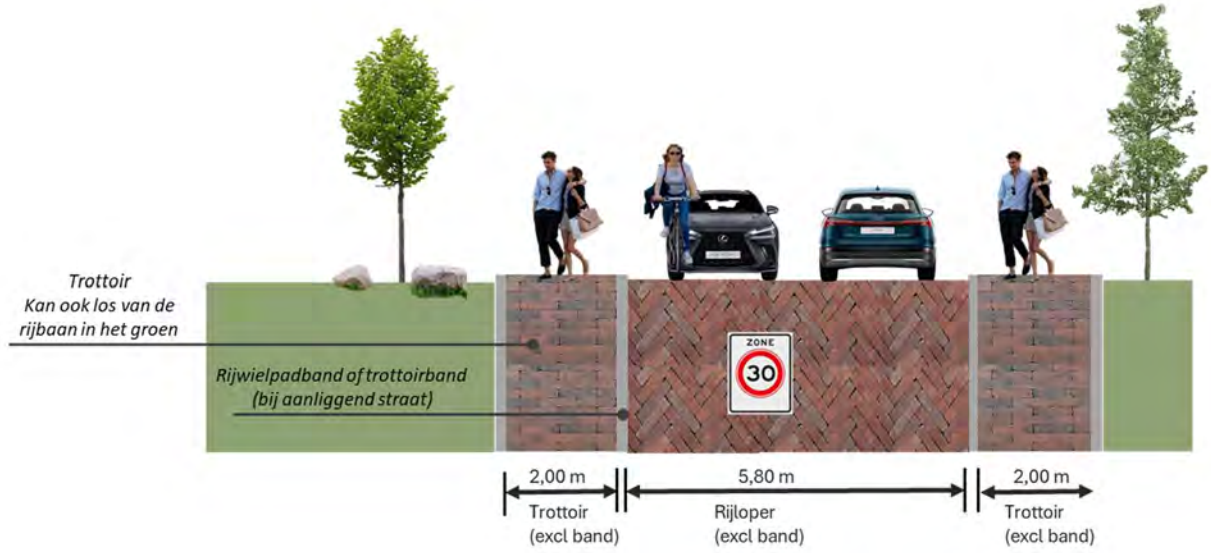
Breed trottoir (woonpad)

Figuur 3.7 Opbouw wijkstructuur gemotoriseerd verkeer

BUURTONTSLUITING

Type I

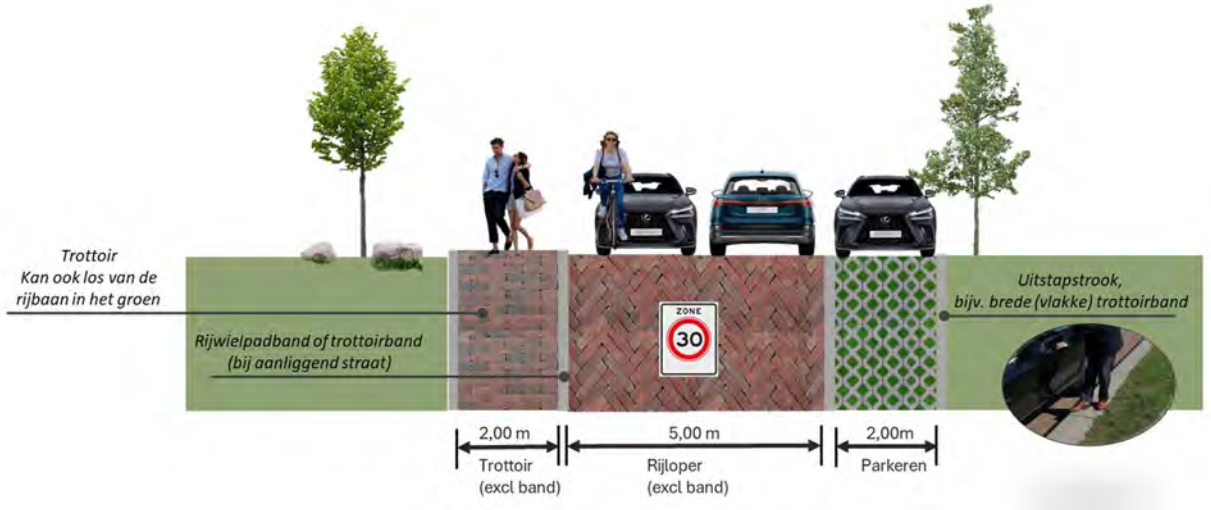
De buurtontsluiting type I heeft een 5,80 meter brede rijloper met trottoirs van minimaal 2 meter breed. Afhankelijk van de aanwezige functies liggen trottoirs aan één of beide zijden van de rijbaan. Er zijn geen parkeerplaatsen aanwezig op een buurtontsluiting type I. De rijbaanbreedte sluit aan bij de ideale rijbaanbreedte voor erftoegangswegen uit de landelijke CROW richtlijnen (ASVV 2021). De buurtontsluiting type I is mogelijk onderdeel van de busroute. Bij deze rijbaanbreedte heeft de bus ook voldoende ruimte om tegemoetkomend verkeer op een goede manier te passeren.



Figuur 3.8 Principeprofiel Buurtontsluiting type I

Type II

De buurtontsluiting type II heeft een 5 meter brede rijloper met trottoir van minimaal 2 meter breed aan 1 of 2 zijden van de rijbaan. Op een buurtonsluiting type II zijn wel langsparkeerplaatsen aanwezig van 2 meter breed met een brede uitstapstrook van 0,30 à 0,40 m. Er maakt geen openbaar vervoer gebruik van buurtontsluiting type II. De rijbaanbreedte van buurtontsluiting type II ligt tussen de landelijke aangegeven minimale en ideale maatvoering voor rijbaanbreedtes (4,80m – 5,80m).



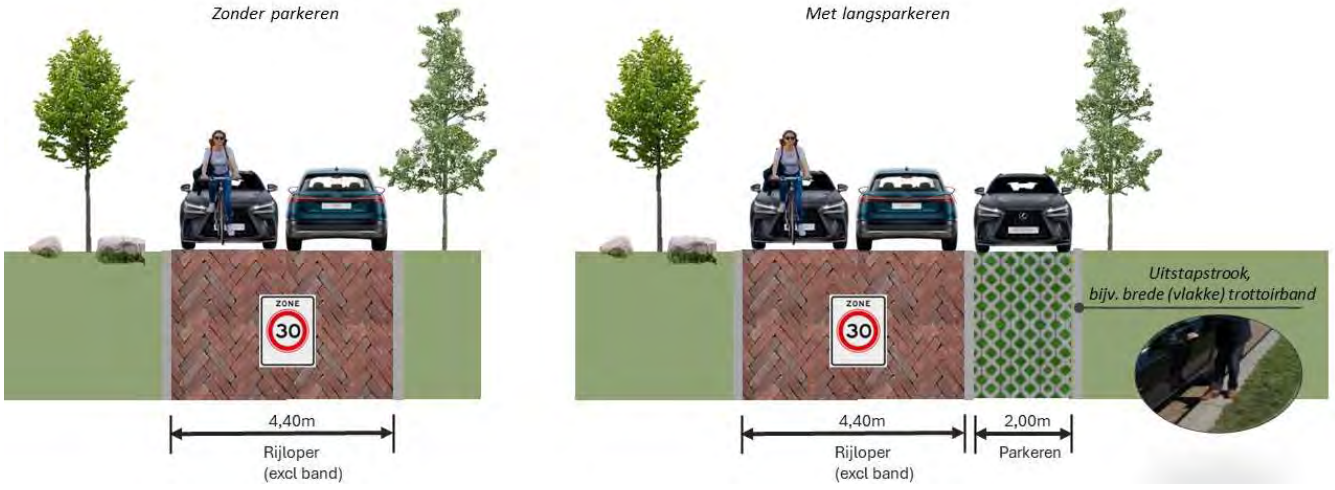
Figuur 3.9 Principeprofiel Buurtontsluiting type II

WOONSTRAAT, TYPE I

In een woonstraat staat het verblijven centraal. Fietsers, voetgangers en automobilisten maken gebruik van dezelfde ruimte. In de basis zijn er dus ook geen trottoirs (Behalve op strategische locaties) op deze locaties en is de ruimte primair voor fietser en voetganger (spelen op straat). Echter moet ook gemotoriseerd verkeer elkaar kunnen passeren.

De richtlijnen geven aan dat de minimale maat voor een erftoegangsweg 4,80 meter is. Dit komt voort vanuit de gedachte dat twee auto's elkaar met een snelheid van 30 km/uur passeren (Benodigde maatvoering per voertuig is 2,40 m incl. koersafwijking). Vanuit het STOMP-principe komt de auto op de laatste plaats. Het is vanuit die gedachte onnodig om elkaar met een snelheid van 30 km/uur te passeren. Op woonstraten wordt daarom afgeweken van de CROW-richtlijnen. Het verblijven staat centraal en als automobilist mag je met gepaste snelheid door het gebied rijden.

Er vanuit gaande dat 1 voertuig rijdt en 1 voertuig stilstaat (of beide voertuigen langzaam rijden) is een totale breedte van 4,40 m nodig. 2,40 m voor het rijdende voertuig en 2 meter voor het stilstaande voertuig. Het parkeren op woonstraten wordt gerealiseerd in langsparkeervakken en in principe niet op de rijbaan. Dit is tevens een reden om de rijbaan niet breder te maken. Bij een grotere rijbaanbreedte bestaat het risico dat ook op de rijbaan wordt geparkeerd. Iets wat vanuit de prettige leefomgeving ongewenst is. Om te voorkomen dat voertuigen onvoldoende passeerruimte hebben is het belangrijk dat de parkeerplaatsen voldoende breed worden vormgegeven. Daarom wordt een parkeervak met een breedte van 2 meter toegepast en daarnaast een uitstapstrook van 0,30 tot 0,40 m die à niveau wordt vormgegeven.



Figuur 3.10 Principeprofiel woonstraat

WOONSTRAAT TYPE II

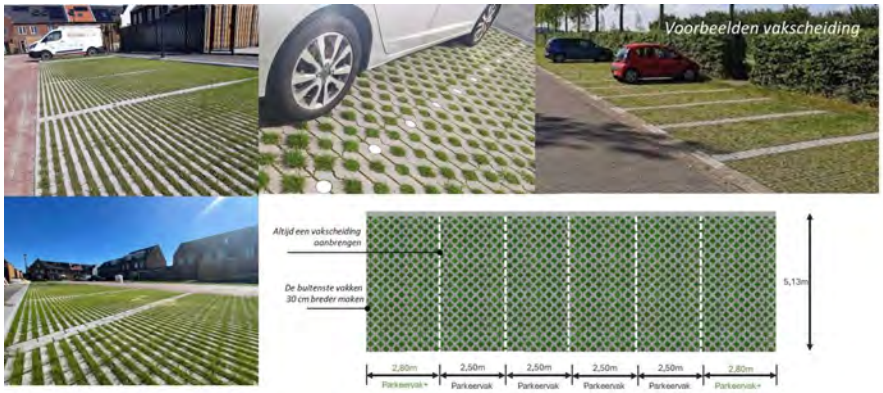
Woonstraat type II wegen zijn (veelal doorlopende) straten diep in de wijk waar parkeerkoffers zijn voorzien. Achtereenvolgens wordt ingegaan op:

- Afmeting parkeervakken;
- Woonstraat type II - parkeren aan 1 zijde;
- Woonstraat type II - parkeren aan 2 zijden.

Parkeervakken

De parkeervakken worden gerealiseerd conform de afmetingen uit het ASVV 2021.

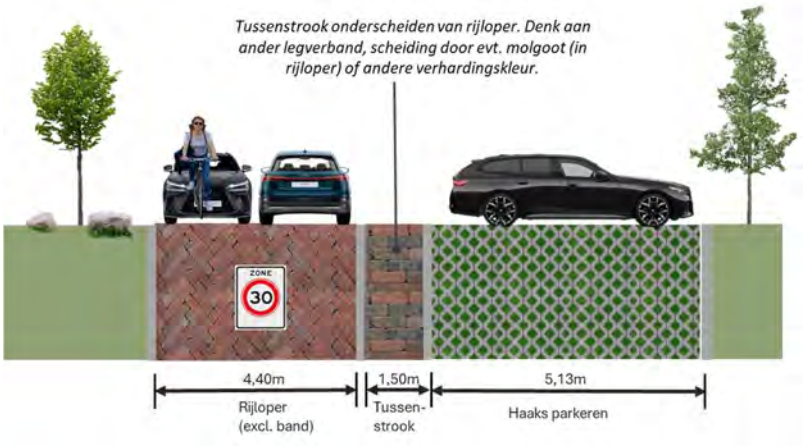
- Haakse parkeervakken: 5,13 m x 2,50 m
  - De buitenste parkeervakken worden 0,30 m breder in verband met het in- en uitdraaien
- Langsparkeren: 6,00 m x 2,00 meter
  - Realiseren uitstapstrook (à niveau van 0,30 à 0,40 m)
- Parkeervakken worden vormgegeven in grasbeton. Er worden vakken aangeduid door middel van vak scheiding.



Figuur 3.11 Vormgeving parkeervakken

Woonstraat type II - parkeren aan 1 zijde

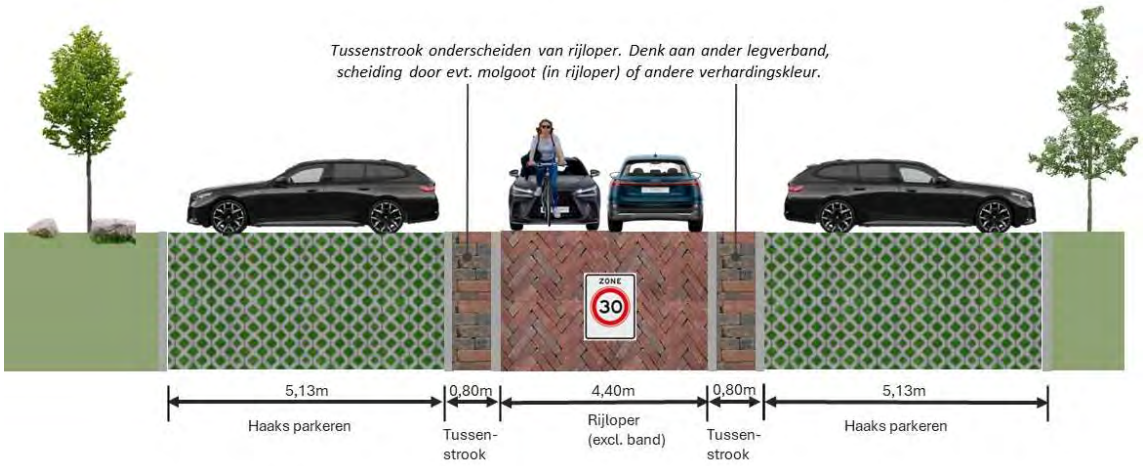
Het basisprofiel voor de woonstraat type II is het profiel van de woonstraat type I. Deze loopt door en daarnaast komen haakse parkeervakken. Echter is er bij dat profiel te weinig ruimte om de parkeervakken op een goede manier in- en uit te draaien. Hiervoor is een totale breedte van minimaal 11 meter benodigd (parkeervak inclusief rijbaan). Om deze ruimte te realiseren wordt tussen de rijbaan en het parkeervak een tussenstrook van 1,50 meter gerealiseerd.



Figuur 3.12 Principeprofiel parkeerstraat (1 zijde parkeren)

Woonstraat type II parkeren aan 2 zijden

In het plangebied zijn ook woonstraten waarbij parkeerkoffers aan beide zijden van de rijbaan worden gerealiseerd. Ook hier wordt het profiel van de woonstraat type I als basis genomen, maar wordt aan beide zijden een tussenstrook van 0,80 m gerealiseerd ten behoeve van het in-/uitraaien. Deze tussenstrook wijkt in vormgeving af van de rijloper. Denk hierbij aan een ander legverband of andere kleur.



Figuur 3.13 Principeprofiel woonstraat type II (2 zijden parkeren)

3.4.3 Verkeersgeneratie

Op basis van het ruimtelijk programma is de te verwachten verkeersgeneratie inzichtelijk gemaakt op basis van kencijfers uit de CROW Parkeerkencijfers 2024. Aangezien de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie niet los van elkaar beschouwd kunnen worden, zijn voor het bepalen van de verkeersgeneratie en het parkeren dezelfde geografische uitgangspunten gehanteerd.

De totale verkeersgeneratie van Breecamp-West bedraagt circa 4.500 motorvoertuigbewegingen. Het woningbouwprogramma genereert circa 4.200 motorvoertuigbewegingen / werkdag en de voorzieningen circa 300 motorvoertuigbewegingen / werkdag. De uitgebreide berekening van de verkeersgeneratie is opgenomen in bijlage I.

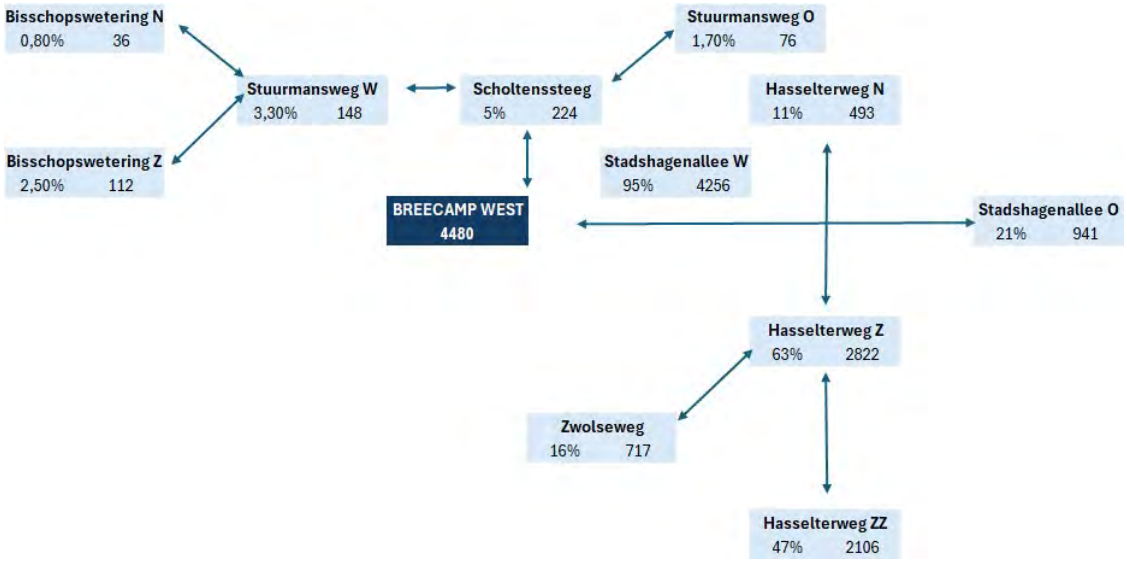
3.4.4 Toedeling verkeer Breecamp-West:



Figuur 3.14 Toedeling gemotoriseerd verkeer verkeersmodelstudie Breecamp-West, gemeente Zwolle

Voor het toedelen van het wegverkeer is gebruik gemaakt van het onderzoek verkeersmodelstudie Breecamp-West van de gemeente Zwolle uit 2023, zie figuur 2.2.

Op basis van de verkeersgeneratie uit paragraaf 3.4.3 is de toedeling bepaald, met behulp van de verhouding volgens figuur 3.13. Dit resulteert in de volgende toedeling, conform figuur 3.14.



Figuur 3.15 Toedeling gemotoriseerd verkeer verkeersmodelstudie Breecamp-West, gemeente Zwolle

3.4.5 Verkeersbelasting

Rondom het VRI-kruispunt met de Stadshagenallee N331 is de verkeersbelasting het hoogst. Dit is uiteraard verklaarbaar doordat dit de hoofdaansluiting is van Breecamp-West op de overige hoofdwegenstructuur van Zwolle en omgeving. De gemeente Zwolle heeft een capaciteitsbeperking uitgevoerd voor dit kruispunt. Hieruit blijkt dat het verkeer ook in de toekomstige situatie kan worden afgewikkeld. Het is daarom niet noodzakelijk om de configuratie van het kruispunt aan te passen.

Het kruispunt Stadshagenallee-Scholtensteeg wordt vormgegeven als rotonde. Een rotonde heeft ruimt voldoende capaciteit om de verwachte intensiteiten op een goede manier af te wikkelen. De gemeente Zwolle heeft capaciteitsberekeningen uitgevoerd op basis van verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel Zwolle. Hieruit blijkt dat de maximale verzadigingsgraad 0,59 bedraagt. Vanaf een verzadigingsgraad van 0,80 ontstaan afwikkelingsproblemen.

4. PARKEREN

4.1 FIETSPARKEREN

Onderdeel van de STOMP-methode is de zorgvuldige inpassing van fietsparkeren. In Breecamp-West wordt als volgt met fietsparkeren omgegaan:

- Rijwoningen, 2 onder 1 kap woningen en vrijstaande woningen zijn voorzien van een schuur, berging (in de tuin) en/of een tuin waarin fietsparkeren kan plaatsvinden. Het bezoekersparkeren vindt plaats op eigen terrein;
- Bij appartementen wordt voorzien in een gemeenschappelijke fietsenberging. Per woning wordt, afhankelijk van de woninggrootte, fietsparkeerplaatsen conform de gemeentelijke tabel fietsparkeren (figuur 3.14) gerealiseerd. Voor appartementen worden conform CROW Fietsparkeerkencijfers 2025 worden voor bezoekers 0,25 fietsparkeerplaatsen per woning gerealiseerd. Hiervoor zal op maaiveld ruimte ingericht worden.
- Per fietsenberging is voldoende infrastructuur opgenomen voor elektrische laden.
- Fietsparkeren bij voorzieningen; op basis van de CROW fietsparkeerkencijfers 2025 is berekend dat voor de eerstelijnszorg circa 11 fietsparkeerplaatsen nodig zijn. Voor het wijkgebouw en buurttuin zijn geen kencijfers beschikbaar. Uitgegaan wordt van ca. 10 fietsparkeerplaatsen.

Gebruiksoppervlakte per woning (m² gbo)	fietsenplekken per woning
Kleiner dan 50 m²	2
Tussen 50 en 75 m²	3
Tussen 75 en 100 m²	4
Groter dan 100 m²	5

Figuur 4.1 gemeentelijke tabel fietsparkeren

4.2 SAMENVATTING PARKEERLIJN GEMOTORISEERD VERKEER

Conform het parkeerbeleid van de gemeente Zwolle zijn voor de ontwikkeling van Breecamp-West 755 parkeerplaatsen in de openbare ruimte benodigd (718 voor woningen en 37 voor voorzieningen). Deze hoeveelheid parkeerplaatsen zijn ook als fysieke ruimtereservering in het plan van Breecamp-West opgenomen. Op basis van de opzet van de Breecamp-West (STOMP-principe met goede fiets-, voetgangers- en OV-verbindingen) en de inzet van deelmobiliteit is het aannemelijk dat de werkelijke parkeerbehoefte lager ligt. In eerste instantie zullen daarom minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Mocht in de toekomst parkeercapaciteit benodigd zijn, kan hierbij gebruik worden gemaakt van de ruimtereservering die in het plan is opgenomen.

4.3 PARKEERBEREKENING CONFORM PARKEERBELEID GEMEENTE ZWOLLE

In het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Zwolle (Regeling Parkeernormen, 2024) wordt verwezen naar de Parkeerkencijfers van het CROW. Bij het berekenen van de parkeerbehoefte is daarom uitgegaan van de CROW Parkeerkencijfers 2024. In de regeling parkeernormen van de gemeente Zwolle is opgenomen dat moet worden uitgegaan van de het gemiddeld kencijfer voor parkeren en de geografische ligging ‘rest bebouwde kom’ in ‘sterk stedelijk’ gebied.

Woningbouw

De totale parkeerbehoefte voor woningbouw in Breecamp-West betreft 926 parkeerplaatsen, bestaande uit:

- 828 parkeerplaatsen voor bewoners
- 98 parkeerplaatsen voor bezoekers.

De gemeente Zwolle heeft in de parkeerregeling opgenomen dat er rekening moet worden gehouden met de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in de Parkeerkencijfers CROW[2]. Hieruit blijkt dat de werkdagnacht maatgevend is met een parkeerbehoefte van 828 parkeerplaatsen.

	Parkeerbehoefte	Aanwezigheidspercentage werkdagnacht	Maatgevende parkeerbehoefte
Bewonersdeel	828	100%	828
Bezoekersdeel	98	0%	0
		Totaal	**828**

Tabel 4.1 Aanwezigheid op maatgevend moment

Een deel van deze parkeerbehoefte wordt opgevangen in de openbare ruimte en een deel op eigen terrein. Conform de berekeningsaantallen van CROW wordt een lange oprit zonder garage of carport meegenomen als 1 parkeerplaats. Het plan bevat 110 woningen met zo'n oprit (de twee-onder-één kap en vrijstaande woningen). **De openbare parkeerbehoefte voor Breecamp-West bedraagt daarmee 718 parkeerplaatsen.**

De uitgebreide parkeerberekeningen zijn opgenomen in bijlage II.

Voorzieningen

Naast woningen worden er ook kleinschalige voorzieningen getroffen. Het gaat hierbij om:

- Wijkgebouw en buurttuin
- Dagbesteding, ambulante zorg, wijkzorg
- Eerstelijnszorg (huisarts, praktijkondersteuner, behandelaar, fysiotherapeut, consultatiebureau, verloskundige)

Voor wijkgebouw en buurttuin zijn in de CROW publicatie Parkeren geen kencijfers opgenomen. Gezien de functie zal het gaan om de aanwezigheid van kleine groepen. Daarom wordt aangenomen dat er 5 tot 10 parkeerplaatsen benodigd zijn.

Voor eerstelijnszorg en ambulante functies zijn kencijfers beschikbaar in de vorm de functie 'gezondheidscentrum'. Deze heeft een parkeerkencijfer van 2,15 parkeerplaatsen per behandelkamer. Het is op dit moment nog onbekend hoeveel behandelkamers er komen. Aangenomen wordt dat het gaat om maximaal 10 behandelkamers. Hiervoor zijn 22 parkeerplaatsen benodigd.

Gezien de onzekerheid over de exacte invulling wordt rekening gehouden met 5 extra parkeerplaatsen.

[2] **Voorwaarde toepassen aanwezigheidspercentages conform CROW:** Pas deze percentages toe wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen, of wanneer twee gebruikersgroepen met verschillende aanwezigheidsprofielen een parkeerbehoefte genereren (zoals bij wonen, zie paragraaf 4.1). Bij woningen zijn het parkeren voor bewoners en het parkeren voor bezoekers twee verschillende functies zoals eerder beschreven.

De totale parkeerbehoefte voor de voorzieningen betreft daarmee 37 parkeerplaatsen. Aangezien aannames zijn gedaan bij het berekenen van de parkeerbehoefte van de voorzieningen is zekerheidshalve niet uitgegaan van dubbelgebruik. Er zijn dus geen aanwezigheidspercentages toegepast.

4.4 ONDERBOUWING REDUCTIE

In het parkeerbeleid is opgenomen dat bij een overtuigende visie minder parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Gezien de opzet van de Breecamp-West (STOMP-principe met goede fiets-, voetgangers- en OV-verbindingen) en de inzet van deelmobiliteit is het aannemelijk dat de werkelijke parkeerbehoefte lager ligt.

In de paragraaf over deelmobiliteit is reeds toegelicht dat de grootste kans voor deelmobiliteit ligt bij het voorkomen van het aanschaffen van een 2e auto in combinatie met het beperken van het aantal reguliere parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Mede om die reden wordt vooral ingezet op deelmobiliteit in het oostelijke deel van de wijk (waar de meeste woningen zijn opgenomen zonder eigen oprit).

Om meer gevoel te krijgen bij het toekomstig autobezit in Breecamp-West is een inventarisatie gedaan van het autobezit in omliggende (vergelijkbare) wijken. Hierbij is gekeken naar het autobezit per huishouden in Stadshagen en Westenholte. Het autobezit in deze wijken is als volgt[3]:

- Stadshagen: 1,1 auto per huishouden
- Westenholte: 1,1 auto per huishouden
- Rand van Stadshagen: 1,2 auto per huishouden

Gezien de ligging van Breecamp-West ten opzichte van Stadshagen en Westenholte is het aannemelijk dat het autobezit in Breecamp-West vergelijkbaar is als het autobezit aan de rand van Stadshagen. Met een autobezit van 1,2 auto per huishouden beschikt gemiddeld 2 op de 10 huishoudens over een 2e auto. In Breecamp-West is de verwachting dat er circa 131 tweede auto's zijn (653 woningen * 0,2).

Op dit moment kent de gemeente Zwolle nog geen vastgesteld beleid omtrent deelmobiliteitsconcepten, maar overweegt in nieuwe normen op te nemen dat 1 deelauto 5 privéauto's vervangt. De Factsheet 'Autodelen' [4] van Rijkswaterstaat schrijft voor dat één deelauto in de regel vier tot acht privéauto's vervangt. Omdat bij het autodelen wordt ingezet op het vervangen van de 2e auto bestaat en het principe van deelmobiliteit relatief nieuw is in het gebied, is in voorliggende berekening zekerheidshalve de aanname gedaan dat één deelauto de parkeervraag van vier auto's in het gebied vervangt. Deze aanname ligt ook iets lager dan het uitgangspunt dat aanbieders van deelauto's veelal toepassen, namelijk dat één deelauto vijf privéauto's vervangt.

De verwachte 131 tweede auto's zou gelijk staan aan 33 deelauto's (131 / 4). Het is een utopie om te veronderstellen dat alle 2e auto's worden vervangen door deelauto's. Om meer gevoel te krijgen bij het exacte aantal deelauto's, is een vergelijking gemaakt met het aantal deelauto's in Stadshagen. Hierbij is in het achterhoofd gehouden dat in Breecamp-West vanaf het begin actief wordt ingezet op deelmobiliteit en dit in Stadshagen achteraf is toegevoegd. In Stadshagen zijn momenteel 4 deelauto's.

[3] Bron: CBS d.d. 1 januari 2023

[4] *Bron: https://rwsduurzamemobiliteit.nl/kennis-instrumenten/toolbox-slimme-mobiliteit/auto/factsheet-autodelen/*

Worst-case is dat in Breecamp-West ook het geval. De ambitie voor Breecamp-West is groter. In eerste instantie wordt daarom ingezet op 10 deelauto's in het oostelijke deel van de wijk.

Bovenstaande leidt tot een netto afname van de parkeerbehoefte van (naar beneden afgerond) 30 parkeerplaatsen. Deze netto afname wordt hieronder gespecificeerd:

- Aantal deelauto's: 10
- Bruto afname parkeerbehoefte privéauto's: 10 * 4 = 40 privéauto's.
- Netto afname parkeerbehoefte: 40 privéauto's – 10 deelauto's = 30 parkeerplaatsen.



Figuur 4.2 Locaties deelmobiliteit

4.5 CONCLUSIE

Er wordt in Breecamp-West veel gedaan om het autogebruik en autobezit te beperken. Onder andere het inzetten op goede fiets en voetgangersverbindingen, buurthubs met deelmobiliteit en goed bereikbaar openbaar vervoer. In paragraaf 4.3 is het verwachtte effect van het toepassen van deelmobiliteit beschreven. Dit leidt tot een netto afname van 30 parkeerplaatsen.

In Breecamp-West zijn 835 parkeerplaatsen benodigd zijn, bestaande uit:

- 110 parkeerplaatsen op eigen terrein (eigen oprit, vrijstaande woningen en 2 onder 1 kappers)
- 725 parkeerplaatsen in de openbare ruimte
  - 688 in parkeerkoffers en langsparkeren ten behoeve van woningen (718 – 30 netto afname als gevolg van inzet deelauto's)
  - 37 voor voorzieningen

Om toekomstige parkeerproblemen te voorkomen wordt rekening gehouden met een ruimtereservering voor extra parkeerplaatsen. Dit voor het geval dat het verwachte effect van de maatregelen tegenvalt. De ruimtereservering betreft het verschil tussen de parkeerbehoefte op basis van het parkeerbeleid van de gemeente en de verwachte reductie door deelmobiliteit. Daarom worden 30 parkeerplaatsen in het plan opgenomen als ruimtereservering. In het inrichtingsplan zijn deze hoofdzakelijk in het groen opgenomen. Op deze wijze is het eventueel omzetten naar parkeerplaatsen relatief eenvoudig te realiseren.

Locaties en afstanden

In figuur 4.3 zijn alle parkeerplaatsen weergegeven in het openbaar gebied en op privé terrein. In het oostelijk deel van de wijk bevinden zich meer parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dit heeft te maken met het type woning en een aantal voorzieningen in de wijk. Aan de westzijde bevinden zich vrijstaande kavels met een eigen oprit en daarmee een privé parkeervoorziening.



Figuur 4.3 parkeerlocaties Breecamp-West

In de Regeling parkeernormen Zwolle is opgenomen dat de acceptabele loopafstanden vanaf een geparkeerde auto naar een woning voor bewoners en bezoekers 100 meter bedraagt. In figuur 4.4 staan de buffers van 70 meter vanaf de parkeerlocaties afgebeeld. Daarop is te zien dat alle (bijna) woningen binnen de buffer van 70 meter liggen en daarmee voldoen aan de acceptabele loopafstanden.



Figuur 4.4 Loopafstanden parkeerhavens

Tot slot worden in Breecamp-West verspreid over het plangebied voldoende (openbare) elektrische laadpalen gerealiseerd. Deze bevinden zich binnen 100 tot 150 meter van iedere woning en worden vooral gerealiseerd bij parkeerkoffers. Waar er vooral wordt geparkeerd op eigen terrein (2^1-kapwoningen, vrijstaande woningen) is het uitgangspunt dat laadvoorzieningen op eigen terrein komen, en zullen daar dus geen of een beperkt aantal laadpalen in het openbaar gebied zijn. Dit betekent dat in het oostelijk deel van Breecamp-West is voorzien in een hogere laadpaaldichtheid, omdat deze woningen in mindere mate beschikken over een eigen oprit. In totaal zijn 21 mogelijke laadpaallocaties (figuur 4.5) aangeduid. Hoeveel er exact worden gerealiseerd wordt in een volgende fase in overleg met de gemeente Zwolle bepaald.



Figuur 4.5 Mogelijke laadpaallocaties