



Raadsvoorstel

Datum 11 januari 2024

Onderwerp Pilot slim parkeren Oosterenk
Versienummer 1

Portefeuillehouder Gerdien Rots

Samenvatting

De parkeergelegenheid in Oosterenk is niet flexibel ingericht. Dit zorgt ervoor dat de beschikbare parkeercapaciteit niet efficiënt wordt benut. In de gebiedsvisie Oosterenk is aangegeven dat we slimme parkeersystemen willen toepassen. Dit moet zorgen voor meer inzicht in de parkeeropgave, minder zoekgedrag naar parkeerplaatsen, meer dubbelgebruik en efficiënter gebruik van de beschikbare ruimte. We stellen voor om op een aantal terreinen in gemeentelijk eigendom in deelgebied Watersteeg te experimenteren met een slim parkeersysteem.

Financiële gevolgen

Betreft doel 6.1.5 We ondersteunen de ruimtelijke ontwikkeling van de stad door middel van actief of faciliterend grondbeleid
Begroting wijzigen Ja
Budgetnummer -

Bijlagen 1. Exploitatieopzet

Openbaarheid

☒ Openbaar
☐ Geheim

De raad wordt voorgesteld te besluiten om:

- 1 In te stemmen met de uitvoering van de pilot slim parkeren Oosterenk als uitwerking van de gebiedsvisie Oosterenk.
- 2 De kosten en opbrengsten van de pilot over de periode 2024 t/m 2027 geven per saldo een nadelig resultaat van € 51.000. De jaarlijks fluctuerende resultaten ten laste of ten gunste van de algemene middelen te brengen, waarbij de jaarschijf 2024 wordt verrekend met de stelpost resterende begrotingsruimte 2024 en de resultaten in de verdere jaren wordt verwerkt in de meerjarenraming.



Datum 11 januari 2024

Inleiding

De raad heeft op 23 november 2020 de Gebiedsvisie Oosterenk vastgesteld. Om de mobiliteitsvraag en parkeervraag van het gebied goed op te vangen, zetten we in op het creëren van nabijheid (minder mobiliteit nodig), spreiding van mobiliteit (over de dag en week) en slimmere inzet van parkeerfaciliteiten. Dit doen we in nauwe samenwerking met de provincie Overijssel.

Het uitgangspunt is dat we parkeren niet meer per kavel regelen, maar we gaan inzetten op slimme parkeersystemen, zodat we de beschikbare parkeergelegenheden effectiever en flexibeler inzetten, ongeacht wie de eigenaar is. Met dit voorstel vragen we instemming op het starten van een pilot slim parkeren.

Kader

[Gebiedsvisie Oosterenk – 23 november 2020](#)

Beoogd effect

Tijdens de pilotperiode doen we ervaring op met een slim parkeersysteem en we krijgen inzicht in onder meer verplaatsingsgedrag, drukke (en minder drukke) momenten en dubbelgebruik. De ervaring met en leren van deze pilot is het hoofddoel. Tijdens en na de pilot gebruiken we deze lessen om parkeren in Oosterenk flexibeler te maken, de beschikbare capaciteit efficiënter te gebruiken en dubbelgebruik van parkeerplaatsen als leidend principe te stimuleren. Hiermee zorgen we ervoor dat er minder nieuwe parkeergelegenheid hoeft te worden gerealiseerd en we creëren ruimte voor nieuwe functies en kwaliteitsverbetering van de buitenruimte (zoals groen, recreatie en klimaatadaptatie). Ook projecten elders in de stad en in Oosterenk kunnen de lessen uit deze pilot gebruiken. Als nevendoeel lossen we op korte termijn een capaciteitsvraagstuk op.

Argumenten

1.1 In de Gebiedsvisie Oosterenk is vastgelegd dat we dubbelgebruik mogelijk maken, onder meer door de toepassing van slimme toegangssystemen

In de gebiedsvisie is aangegeven dat de verdere verdichting van Oosterenk op gespannen voet staat met de leefbaarheid van het gebied. In Oosterenk moet ook ruimte zijn voor meer groen, recreatie en spelen. Dit vraagt om keuzes tussen aan de ene kant bereikbaarheid en aan de andere kant kwaliteit van de leefomgeving. Het toepassen van slimme toegangssystemen zorgt voor minder zoekgedrag naar parkeerplaatsen. Daarnaast is de ambitie om efficiënter om te gaan met de beschikbare ruimte voor parkeren, door dit samen te brengen op strategische plekken. Bij alle nieuwe ontwikkelingen is dubbelgebruik van parkeerplaatsen het uitgangspunt. Met de pilot laten we zien hoe dit in de praktijk werkt.

1.2 De bestaande parkeercapaciteit in Oosterenk kan door slimme parkeersystemen efficiënter worden benut

In de huidige situatie zijn in Oosterenk al circa 6225 parkeerplekken aanwezig. De parkeerplaatsen zijn vaak afgeschermd met een slagboom, waardoor de plekken niet optimaal worden benut. Met de pilot kunnen we onderzoeken of we met een slim parkeersysteem de parkeersituatie flexibeler kunnen maken. Zo willen we ervoor zorgen dat we ondanks meer woningbouw toch niet onnodig meer parkeerplaatsen hoeven te realiseren. Concreet zorgen we er met de pilot bijvoorbeeld voor dat deltaWonen bij de nieuw te realiseren flexwoningen in Oosterenk (Stadsrandkavel) geen nieuwe parkeerplaatsen hoeft te realiseren.



Datum 11 januari 2024

1.3 We hebben in Watersteeg de kans om als gemeente de regie te pakken

We willen in Watersteeg gaan experimenteren met een slim parkeersysteem. We kiezen ervoor om op deze plek te starten, omdat:

1. De gemeente Zwolle in Watersteeg bouwkavels in eigendom heeft die op dit moment tijdelijk worden verhuurd als parkeerterrein.
2. Omliggende eigenaren aangeven dat zij te kampen hebben met een tekort aan parkeerplaatsen.
3. Delen van parkeerterreinen deels leeg staan. De huurders/gebruikers geven aan dat ze niet alle parkeerplaatsen nodig hebben.

Dit is een unieke kans om als gemeente de regie te pakken en mogelijk te maken dat andere partijen (die capaciteit tekortkomen) op korte termijn geholpen kunnen worden. Daarnaast krijgen we voor de lange termijn inzicht in de transitie van mobiliteit en parkeerbehoefte in dit gebied en doen we ervaring op met dit slimme parkeersysteem in Oosterenk.

1.4 We stellen voorwaarden aan deelname aan de pilot om deelname niet te vrijblijvend te laten zijn

We stellen de volgende voorwaarden aan deelname aan de pilot:

- Eigenaar heeft een kantoorpand in de nabije omgeving van de parkeerterreinen.
- Eigenaar heeft de intentie om (in de toekomst) zijn eigen parkeerplaatsen toe te voegen aan het systeem, om het systeem zo uit te breiden en robuuster te maken. Hiermee zetten we in op het beter benutten van het beschikbare parkeeraanbod.
- Eigenaar maakt voor/met zijn huurders het mobiliteitsprofiel inzichtelijk en stimuleert dat werknemers op de fiets of het OV naar het gebied komen of dat zij hybride werken. Hiermee zetten we in op een lagere parkeervraag.

Deze voorwaarden worden opgenomen in de nog te sluiten overeenkomsten met de gebruikers.

1.5 Op korte termijn lost de pilot een capaciteitsvraagstuk op, op lange termijn leren we over de behoefte aan mobiliteit in een deelgebied van Oosterenk

Op korte termijn faciliteren we nog de huidige vraag. Dit lost nu een capaciteitsvraagstuk op en helpt de eigenaren in het gebied hun kantoorruimte goed te kunnen verhuren. Op de lange termijn willen we juist dat bewoners en werknemers meegaan in de gewenste mobiliteitstransitie door op een andere manier en ander tijdstip te reizen, zodat er minder autoparkeerplaatsen nodig zijn. Hiervoor kunnen we in deze pilot ervaring opdoen, data verzamelen en inzicht krijgen in verplaatsingsgedrag, drukke (en minder drukke) momenten en dubbelgebruik. Met die informatie wordt het voor andere kantooreigenaren mogelijk ook interessant hun parkeerterrein voor meer gebruikers toegankelijk te maken.

2.1 Oosterenk is een gebied in ontwikkeling, daarom beschouwen we de financiën van de pilot als een aparte exploitatie

Oosterenk gaat in de komende jaren een transformatieproces doormaken. Dit pilotproject betreft derhalve een specifieke locatie in een bijzondere context, een situatie waarmee we nog geen ervaring hebben. Door de afgebakende looptijd en doordat de parkeerplaatsen niet openbaar toegankelijk zijn (enkel toegankelijk voor abonneementhouders), is het niet logisch om de financiën te koppelen aan de (doorlopende) parkeerexploitatie/ parkeerreserve. We benaderen de financiële kant van het pilotproject daarom als een afgebakende (mini-)exploitatie (los van de parkeerexploitatie). Zo kunnen we ook de (financiële) resultaten van de pilot goed monitoren.



Datum 11 januari 2024

2.2. Met de huidige huurders/gebruikers zijn intentieovereenkomsten gesloten, na de start van de pilot vervallen de huurinkomsten

De gronden aan de Dokter van Wiechenweg zijn tijdelijk verhuurd aan kantooreigenaren in de omgeving als parkeerplaatsen. De gemeente ontvangt hiervoor huurinkomsten. Met de gebruikers zijn intentieovereenkomsten gesloten om deze parkeerplaatsen te gebruiken voor de pilot. Door het aangepaste gebruik van deze gronden komen de huurinkomsten te vervallen. Hiervoor komen abonnementsinkomsten in de plaats.



De drie parkeerterreinen die onderdeel zijn van de pilot slim parkeren

2.3 Regievoering over en uitvoering van de pilot vraagt een gemeentelijke investering

Het is de bedoeling dat we in de toekomst minder parkeerplekken nodig hebben, zodat we de buitenruimte aantrekkelijk en klimaatadaptief kunnen inrichten en om ontwikkelingen in het gebied haalbaar te maken/houden. Voor de pilot betekent dit dat we op de drie parkeerterreinen niet het maximale aantal abonnementen zullen uitgeven. Enerzijds levert dat minder (abonnements)opbrengsten op. Anderzijds proberen we daarmee op termijn kavels voor nieuwe ontwikkelingen vrij te spelen. Ook levert de pilot leveren veel bruikbare data op over de parkeerbehoefte in het gebied. Met deze data kunnen we in transformatieprojecten in Oosterenk gericht sturen op mobiliteit en parkeren. Zelfs als de pilot een financieel tekort heeft, kan de pilot ons dus veel opleveren.

Alternatieve mogelijkheden

N.v.t.

Maatschappelijk draagvlak & participatie

Dit voorstel is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de huidige huurders en geïnteresseerde kantooreigenaren in de omgeving en is besproken met de ondernemersvereniging. Uit de gesprekken is gebleken dat veel kantooreigenaren en huurders erg benieuwd zijn naar de uitkomsten van de pilot.

Communicatie

Bij de start van de pilot wordt een communicatiemoment georganiseerd in samenwerking met de deelnemende partijen en ondernemersvereniging OVB. In overleg met de OVB verkennen we ook de



Datum 11 januari 2024

rol die zij kunnen vervullen in de communicatie rondom en stimulering van de (uitkomsten van) de pilot. Naar verwachting kan de pilot de OVB ook helpen in hun ledenwerving.

Financiën

Om inzicht te krijgen in de kosten en opbrengsten van de pilot hebben we een exploitatieopzet gemaakt, waarbij we ervan zijn uitgegaan dat de pilot een looptijd van vier jaar heeft. Voor deze looptijd is gekozen om voldoende tijd te hebben de opbrengsten van de pilot te kunnen volgen en om de financiële gevolgen zo beperkt mogelijk te houden. Om data te kunnen verzamelen en de gebruikers/deelnemende partijen toe te laten tot de parkeerterreinen willen we een geïntegreerd parkeermanagementsysteem implementeren. Hiervoor moeten eenmalig kosten worden gemaakt voor een slagboom, hardware en implementatie, deze kosten zijn eenmalig. De hardware en slagboom hebben na afloop van de pilot nog restwaarde, daarmee is nu geen rekening gehouden. Daarnaast betalen we een bedrag per maand voor de software. Tegenover deze kosten van het parkeersysteem staan abonnementsinkomsten.

In bijlage 1 is de exploitatieopzet per jaar uitwerkt. Elk jaar wordt het resultaat ten laste of ten bate gebracht van de algemene middelen. Door de eenmalige kosten die aan het begin van de pilotperiode moeten worden gemaakt om het systeem operationeel te krijgen, zal het resultaat van het project in het eerste jaar waarschijnlijk negatief zijn. In de jaren daarna wordt het resultaat naar verwachting positiever.

We voeren deze pilot uit op bouw kavels die tijdelijk zijn ingericht en verhuurd als parkeerterrein. Ons doel is om de kavels (op termijn) vrij te spelen voor ontwikkeling. We hebben gekozen voor een looptijd van vier jaar, zodat er een einddatum is, maar ook voldoende tijd om de effecten van de pilot te meten. Ook de financiële impact is dan overzichtelijk. Een verlenging van de termijn van vier jaar is in principe niet aan de orde.

Risico's

Hieronder vatten we de belangrijkste risico's samen:

- We gaan er nu van uit dat de pilot een looptijd van vier jaar heeft. Een eventuele vroegtijdige beëindiging van de pilot vergroot het financiële tekort (er is dan minder tijd om de eenmalige kosten terug te verdienen). Gezien de gesprekken in de omgeving, de positieve reacties op de pilot en de vraag naar parkeerplaatsen zien we nu geen redenen waarom de pilot vroegtijdig zou stoppen.
- Parkeerterrein P2 is bestemd voor de realisatie van kantoorruimte, het gaat dus om bouw kavels. Door hier voor vier jaar een pilot uit te voeren, kunnen we deze kavels langer (tot 2028) niet uitgeven. Op korte termijn zien we nog geen concrete ontwikkelkansen. Wel behouden we in de afspraken met de gebruikers een optie om de contracten te beëindigen ten behoeve van ontwikkeling van kavel(s).
- We merken dat meer kantooreigenaren in de omgeving een tekort aan parkeerplaatsen ervaren. Er is niet voldoende ruimte om op de drie parkeerterreinen waar deze pilot betrekking op heeft tegemoet te komen aan de vraag van de kantooreigenaren. Hiervoor geldt dat wie het eerst komt, het eerst maalt. We grijpen deze signalen aan om met de kantooreigenaren in gesprek te gaan over mobiliteitsbeleid en –management.



Datum 11 januari 2024

Vervolg

- Opdrachtverstrekking aan externe partij die parkeermanagementsysteem en reserveringsportal aanbiedt.
- Uitwerking allonges (huidige gebruikers) en overeenkomsten (nieuwe gebruikers).
- Start pilot naar verwachting Q1 2024.
- We gaan de bevindingen en resultaten van de regelmatig (halfjaarlijks) evalueren met de gebruikers.
- De vervolgstappen na de pilotperiode van vier jaar hangen af van de lessen die we tijdens de pilot leren. Een verlenging van de parkeerfunctie op deze locatie ligt niet voor de hand, omdat de kavels op termijn in ontwikkeling gaan.

Openbaarheid

Deze beslisnota en bijlage 1 zijn openbaar.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer