Memo

Aan College van Burgemeester en Wethouders

Van Projectteam Parkeerbalans Stadshart

Datum 8 april 2025

Onderwerp Parkeerbalans Stadshart

Inleiding

In het Stadshart werken we aan de hand van het Ontwikkelprogramma Stadshart en de Uitvoeringsagenda Stadshart aan de realisatie van een toekomstbestendig Stadshart. We voegen woningen toe en werken aan een gastvrije, leefbare en bereikbare binnenstad. Deze herontwikkeling kan echter niet zomaar plaatsvinden. We doen dat 'met de winkel open'. Het uitgangspunt van het college is helder: Het parkeersysteem in het Stadshart moet tijdens en na de transformatie van het gebied blijven functioneren. Oftewel, het alternatief moet op orde zijn. Om dit te realiseren werken we met de parkeerbalans Stadshart en de daarvoor ontwikkelde monitoringsinstrumenten.
Onderstaande tekst licht toe hoe we de komende jaren in het Stadshart regie willen voeren op de parkeerbalans Stadshart. Vervolgens volgt een uitwerking van de parkeeropgaves in het Noorderkwartier en Weezenlanden-Noord, als eerste stappen in de transformatie van het parkeersysteem.

Het raadplegen van de parkeerbalans moet een vast onderdeel worden bij het nemen van (grote) beslissingen in het programma Stadshart. Mocht de situatie er om vragen, kan de parkeerbalans ieder moment worden herijkt.

Parkeerbalans Stadshart

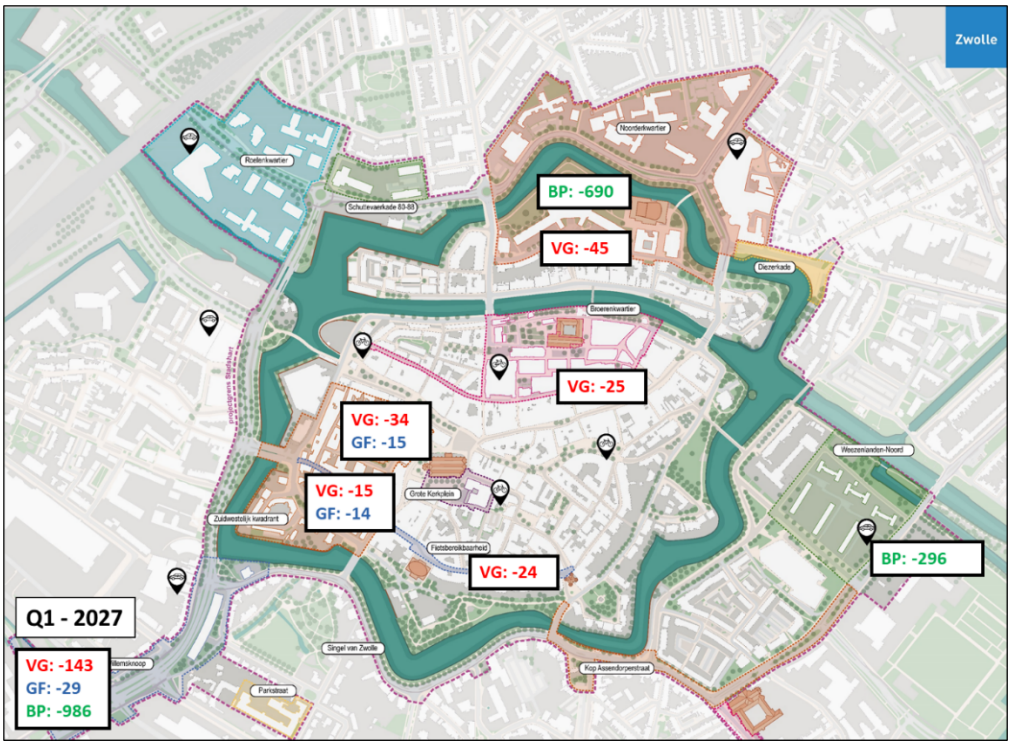
Het is onze opgave om de komende jaren de parkeerbalans in het Stadshart op orde te houden. Om de opgaves en gevolgen van alle projecten in het Stadshart inzichtelijk te houden, is de dynamische parkeertool Stadshart ontwikkeld. Met deze parkeertool kunnen we de effecten van bijvoorbeeld de herontwikkeling van de parkeergarage Noordereiland en overige toekomstige ontwikkelingen inzichtelijk maken.

Het Noorderkwartier is niet het enige project wat de komende jaren in het Stadshart plaatsvindt. Het Uitvoeringsprogramma Stadshart en de daarbij horende hoofdlijnenplanning geeft inzicht in de projecten en wanneer die de komende jaren gaan spelen. Zo werken we al aan de realisatie van de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord, de mobiliteitshubs in de gebiedsontwikkeling Nieuwe Veemarkt en onderzoeken we de realisatie van onder andere de centrumhubs Diezerpoort en in het Roelenkwartier.

Daarnaast werken we in de binnenstad aan een aantal herinrichtingsprojecten. Hier geven we meer ruimte aan o.a. voetgangers, fietsers en vergroening. Deze herinrichtingsprojecten hebben impact op het aantal beschikbare straatparkeerplaatsen in de binnenstad, zoals uitgewerkt in de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad. Het gaat hierbij om de volgende herinrichtingsprojecten:

- Herinrichting Nieuwstraat (Q3-2025)
- Herinrichting Voorstraat/Ossenmarkt/Kamperstraat (Q4-2025)
- Herontwikkeling Noordereiland (Q1-2026)
- Herinrichting Koestraat (Q2-2026)
- Herinrichting Kalverstraat/Eekwal/Jufferenwal (Q3-2026)

Datum 8 april 2025



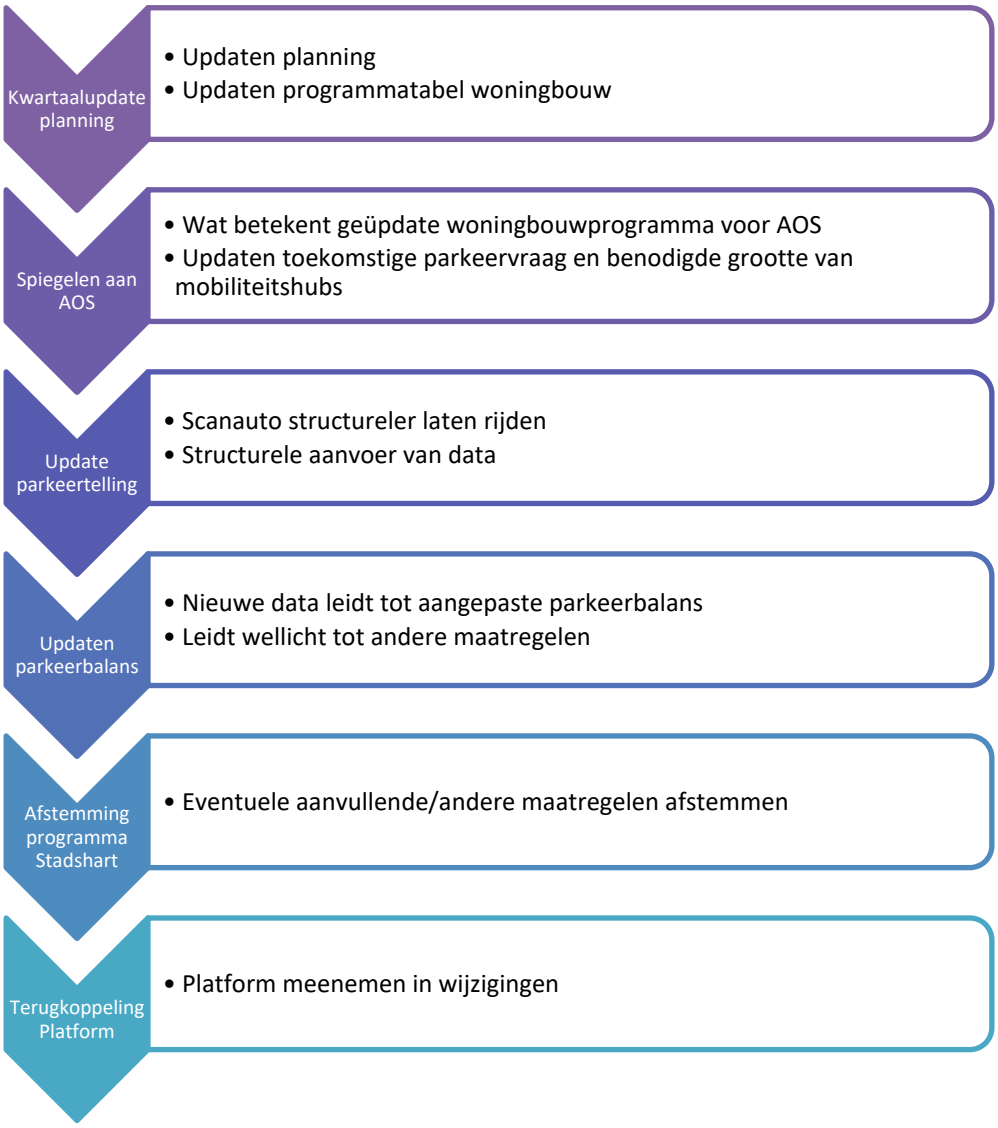
Figuur 1: overzicht verlies aan parkeerplaatsen binnenstad in 2027 door herinrichting openbare ruimte (BP: bezoekersparkeren; VG: vergunninghoudersparkeren; GF: Gefiscaliseerde plekken).

Bovenstaande figuur geeft inzicht in de hoeveelheid en het type straatparkeerplekken (VG:-143 parkeerplaatsen en GF: -29 parkeerplaatsen) die bij het aflopen van het huidige Uitvoeringsprogramma Stadshart zijn opgeheven als gevolg van de herinrichtingsprojecten in de binnenstad. Het verlies aan straatparkeerplekken in de binnenstad wordt opgevangen binnen de sector en de gemeentelijke parkeeraccommodaties. Op welke manier en onder welke voorwaarden is in de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad uitgewerkt en vastgelegd in de onlangs vastgestelde aanpassing van de regeling parkeervergunningen (1 mei 2025).

Daarnaast is het verlies aan parkeercapaciteit door de transformatie van het Noordereiland (BP: -690 parkeerplaatsen) en de bouw van de centrumhub Weezenlanden-Noord (BP: -296 parkeerplaatsen parkeerterrein Provinciehuis) getoond. Het straatparkeren rondom deze locaties wordt meegenomen in de specifieke projectopgaven. Het verlies van de parkeercapaciteit van deze parkeeraccommodaties wordt in de parkeerbalans Stadshart opgevangen en gemonitord.

Monitoring parkeerbalans Stadhart

De parkeerbalans en de monitoring daarvan is complex en dynamisch. In bijlage 1 van de Adaptieve Ontwikkelstrategie Mobiliteitshubs (AOS) is uitgewerkt hoe de parkeerbalans in het Stadshart is opgebouwd en op welke manier we gebruik maken van het instrumentarium. In de geest van de AOS en omdat de parkeerbezetting en de parkeerbehoefte door de tijd aan verandering onderhevig zijn, wordt de parkeerbalans ieder kwartaal geüpdatet. Dat is een uitgelezen kans om ook de betrokken stakeholders (o.a. het Platform Bereikbaarheidsagenda) mee te nemen. Hieronder wordt het proces geschetst dat ieder kwartaal zal worden doorlopen.



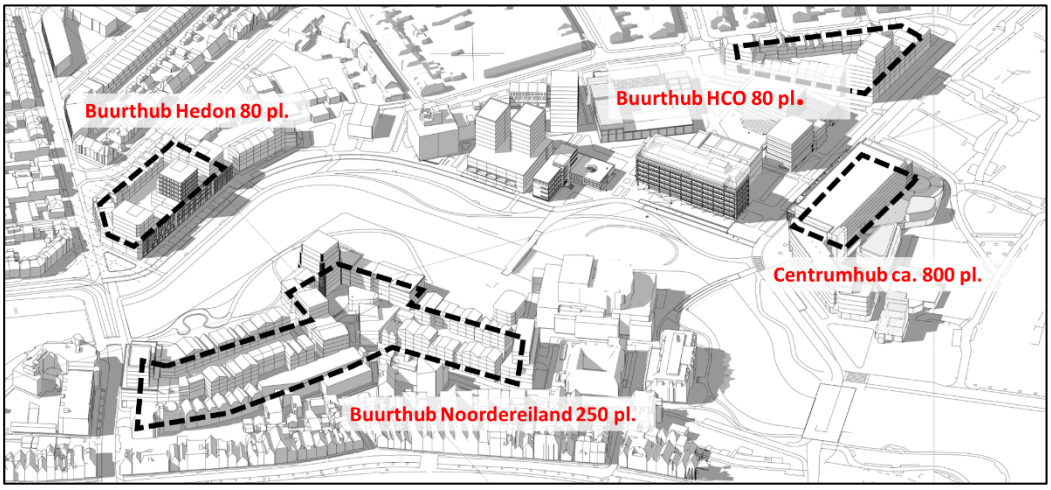
Figuur 2: Proces wat ieder kwartaal moet worden doorlopen om de parkeerbalans up-to-date te houden.

Door deze manier van werken hebben we een constant beeld van de laatste ontwikkelingen en vorderingen rondom de parkeerbalans in het Stadshart. Daar waar nodig kunnen we adviseren, temporiseren of keuzes maken. Uiteindelijk met als doel om enerzijds de transformatie van het parkeersysteem in goede banen te leiden en de woningbouw te faciliteren maar anderzijds ook het waarborgen van voldoende parkeercapaciteit in en rondom het Stadhart.

Herontwikkeling Noorderkwartier

De gebiedsontwikkeling Noorderkwartier is volgens planning de eerste gebiedsontwikkeling die effect gaat hebben op het functioneren van het parkeersysteem in het Stadshart. Het Noorderkwartier beschikt momenteel over 15 parkeerlocaties verspreid over het gebied voor zowel bezoekers als bewoners. Om ruimte te maken voor woningbouw, groen en voorzieningen die de leefbaarheid van de stad vergroten en de

stad bereikbaar houden voor bezoekers aan de binnenstad, wordt het parkeren in de eindsituatie geclusterd in vier mobiliteitshubs, namelijk de centrumhub Diezerpoort (circa 800 plekken) en de buurthubs Noordereiland (250 plekken), Hedon (80 plekken) en HCO (80 plekken).



Figuur 3: uitwerking mobiliteitshubs Noorderkwartier (bron: ROP Noorderkwartier)

Onderdeel van de gebiedsontwikkeling Noorderkwartier is de herontwikkeling van de parkeergarage Noordereiland. Om deze herontwikkeling te kunnen starten, wordt de parkeergarage Noordereiland volgens planning in Q1 2026 (5 januari) buiten gebruik gesteld. Dit is de eerste reguliere maandag na de kerstvakantie. Sluiting in Q1 2026 is nodig om in het voorjaar van 2027 te kunnen starten met de woningbouw inclusief de nieuwe buurthub Noordereiland. Er is ruim een jaar nodig om het huidige parkeerdek te ontmantelen[1], de grond te saneren, kabels en leidingen te verleggen en andere werkzaamheden uit te voeren die nodig zijn om de gronden bouwrijp te maken. De maand januari 2026 is ook bewust gekozen in verband met abonnement- en vergunningverlening. Dergelijke verlening vindt namelijk per voorkeur per kalenderjaar plaats. Het formele besluit tot sluiting van het Noordereiland vindt plaats met het vaststellen van het Ruimtelijk Ontwikkelplanplan (ROP) Noorderkwartier door de raad.

De herontwikkeling van de parkeergarage Noordereiland heeft gevolgen voor de bestaande abonnement- en vergunninghouders. Zij kunnen gebruik gaan maken van bestaande parkeervoorzieningen in en rondom het Stadshart. De abonnementhouders van het Noordereiland kunnen na de sluiting bijvoorbeeld terecht in andere gemeentelijke parkeervoorzieningen zoals de parkeergarages Diezerpoort en Katwolderplein. Zij zullen hier actief over worden geïnformeerd. De huidige vergunninghouders hebben na de sluiting van de parkeergarage Noordereiland een keuze. Zij kunnen hun vergunning inruilen voor een abonnement in een gemeentelijke parkeervoorziening wat als volwaardig alternatief kan worden gezien. Mocht dat om bepaalde redenen niet wenselijk zijn, kunnen ze er altijd voor kiezen om binnen de sector van hun vergunning op straat te blijven parkeren. Dit is conform de lijn die in de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad is uitgewerkt.

[1] Een significant deel van onderdelen van de parkeergarage Noordereiland blijkt herbruikbaar te zijn om elders een (tijdelijke) parkeergarage op te bouwen.

Parkeergarage Katwolderplein
Er wordt in Zwolle al jaren over de herontwikkeling van de parkeergarage Noordereiland gesproken. De parkeergarage Katwolderplein is in 2017 gebouwd, mede als alternatief voor de parkeergarage Noordereiland (Beslisnota Raad, kenmerk gb1-2010.007). Na opening van de parkeergarage Katwolderplein is echter besloten de parkeergarage Noordereiland niet te sluiten voordat er een daadwerkelijke herontwikkeling zou plaatsvinden. Dit besluit is genomen in het Koersdocument Parkeren 2016 - 2020. Daar komt bij dat er geconstateerd is dat de realisatie van de Katwolderpleingarage goed aansluit bij de parkeerbehoefte aan de westkant van de binnenstad. Én dat zowel het autobezit als -gebruik enkel toeneemt wat zou leiden tot een groeiende behoefte aan parkeerplaatsen voor bezoekers aan de stad. Dit sluit aan bij de beleving van veel bezoekers aan de binnenstad dat het parkeersysteem af en toe vol zit. Het Noordereiland heeft dus wel degelijk een functie in het parkeersysteem van Zwolle. Tegelijkertijd constateren we ook dat met het in stand houden van beide parkeergarages er op dit moment een ruime parkeercapaciteit in het Stadshart beschikbaar is (115%).

Realisatie centrumhub Weezenlanden-Noord
Naast de herontwikkeling van het Noorderkwartier wordt er momenteel gewerkt aan de gebiedsontwikkeling Weezenlanden-Noord. Onderdeel van die gebiedsontwikkeling is de realisatie van de ondergrondse centrumhub Weezenlanden-Noord. Om de bouw van de ondergrondse mobiliteitshub onder de Luttenbergstraat in 2027 mogelijk te maken, komt een deel van het parkeerterrein van het Provinciehuis te vervallen. Van de 296 parkeerplekken verdwijnen er 150. Er blijven 146 parkeerplekken in gebruik door provinciemedewerkers.

Om een deel van het parkeerterrein van het Provinciehuis in te richten als bouwterrein ten behoeve van de ondergrondse mobiliteitshub zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt tussen de gemeente Zwolle en de provincie Overijssel. De gemeente is verplicht om 150 parkeerplekken te compenseren. Deze tijdelijke parkeervoorziening moet per 1 januari 2027 in de nabije omgeving in gebruik worden genomen en is bedoeld voor medewerkers van de provincie Overijssel, nieuwe bewoners van Weezenlanden-Noord en bezoekers aan de stad. Door dubbelgebruik te stimuleren kunnen provinciemedewerkers tijdens kantooruren parkeren, bewoners in de avond- en nachturen en bezoekers op koopavonden en in de weekenden. De resterende 146 parkeerplekken zijn in eerste instantie niet beschikbaar voor bezoekersparkeren. Dit volgt uit de aanname dat de verkeerssituatie dusdanig zal veranderen door bouwverkeer en bouwwerkzaamheden dat het niet wenselijk is om ook nog bezoekersparkeren op koopavonden en in de weekenden te faciliteren.

Het parkeerterrein van het Provinciehuis wordt momenteel in de weekenden veel gebruikt door bezoekers aan de stad. Mede omdat het parkeren daar nog gratis is. Het wegvallen van deze parkeerlocatie voor bezoekers vraagt om een goed alternatief. Enerzijds in absolute aantallen. Anderzijds ook in de locatie ten opzichte van de stad. De parkeergelegenheid aan de (zuid)oostelijke kant van het Stadshart moet zoveel als mogelijk gewaarborgd blijven.

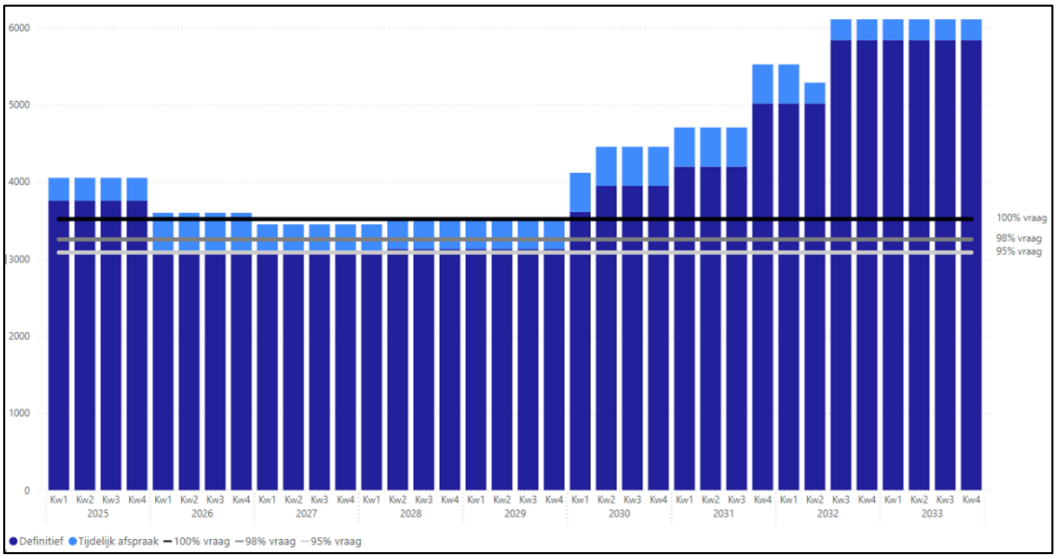
Op dit moment wordt (aanvullend) locatieonderzoek gedaan naar de invulling van het tijdelijk parkeren in Weezenlanden Noord. De uitkomst hiervan is nog niet bekend. In deze versie van de parkeerbalans Stadshart is het uitgangspunt dat de parkeeropgave die ontstaat door de bouw van de centrumhub, voor zowel bezoekers, werknemers als

bewoners (tijdelijk) gecompenseerd wordt. Het nog te kiezen voorkeursscenario zal op dat moment opgenomen worden in de parkeerbalans Stadshart.

Opgave: alternatief op orde
De uitvoering van de herinrichtingsprojecten in de binnenstad, de herontwikkeling van de parkeergarage Noordereiland en realisatie van de centrumhub Weezenlanden-Noord zijn de eerste stappen in de transformatie van het parkeersysteem in het Stadshart. Het gevolg hiervan is dat een substantieel deel (al dan niet tijdelijk) van de parkeercapaciteit uit het parkeersysteem wordt gehaald. Door deze parkeercapaciteit uit het parkeersysteem te halen, is het randvoorwaardelijk om te onderzoeken of dit mogelijk is en welke stappen gezet moeten worden om te bepalen of het alternatief op orde is.

Analyse parkeersysteem
Om de analyse van de gevolgen van de ontwikkelingen in het Stadshart op de parkeerbalans te kunnen maken, is in samenwerking met adviesbureau Goudappel een dynamische parkeertool ontwikkeld. Met deze parkeertool kunnen verschillende scenario's, toekomstige ontwikkelingen en de parkeervraag van de gebieds-ontwikkelingen worden onderzocht. De input hiervoor komt uit het eerder beschreven monitoringsproces. De hoofdlijnenplanning Stadshart en de uitvoering van de toegelichte projecten is als basis ingevoerd in de dynamische parkeertool Stadshart. Verder is de toekomstige parkeervraag gemodelleerd.

Figuur 4 geeft inzicht in de ontwikkeling van het aanbod van parkeerplaatsen in het Stadhart (d.d. maart 2025). De lijnen geven de vraag naar parkeerplaatsen in het Stadshart aan op het maatgevende moment zaterdagmiddag.



Figuur 4: een weergave van de parkeerbalans Stadshart.

De parkeerbalans Stadshart in figuur 4 is als volgt te interpreteren:

- De staven geven de parkeercapaciteit van alle parkeeraccommodaties per kwartaal voor de komende jaren aan. De donkerblauwe staven zijn de gemeentelijke accommodaties. De lichtblauwe staven zijn de tijdelijke

parkeerplekken waar al afspraken over gemaakt zijn en die op koopavonden en in de weekenden worden opengesteld voor bezoekers aan de stad. In de aantallen zijn de huidige en toekomstige parkeeraccommodaties in de gebieden Stadshart en Nieuwe Veemarkt meegenomen. De Spoorzone is in deze berekening buiten beschouwing gelaten. Verder zijn de straatparkeerplekken niet meegenomen omdat we bezoekers willen verleiden gebruik te maken van accommodaties.

- Door de sluiting van het Noordereiland in Q1 2026, belandt de parkeercapaciteit net boven de 100%-lijn. Deze lijn geeft de maximale parkeervraag op het maatgevende moment (zaterdagmiddag) aan. Voldoen aan deze 100%-lijn houdt in dat het parkeersysteem in en rondom het Stadshart op alle dagen van het jaar (100%) voldoende parkeercapaciteit heeft voor de parkeervraag. Voldoen aan de 98%-lijn betekent dat er op de overige 2% van de dagen van het jaar er een daadwerkelijk tekort aan parkeerplekken is voor het opvangen van de parkeerpiek. Het gaat hier bijvoorbeeld om een aantal uur op de drukste zaterdagen en de kerstperiode.
- Door de bouw van de centrumhub Weezenlanden-Noord is het parkeerterrein van het Provinciehuis vanaf Q1 2027 niet meer beschikbaar voor bezoekers aan de stad. Daardoor belandt de parkeercapaciteit op het maatgevende moment (zaterdagmiddag) onder de 100%-lijn.
- In 2028 komt er in de Nieuwe Veemarkt extra parkeercapaciteit bij maar verdwijnt er ook 25% capaciteit in de Diezerpoort
- In Q1 2030 wordt de centrumhub Weezenlanden opgeleverd. In Q2 2030 is de verbouwing van de Diezerpoort gereed en in Q1 2031 wordt de buurthub Noordereiland opgeleverd. In Q4 2031 en Q3 2032 worden de hubs van de Nieuwe Veemarkt en de centrumhub Roelenkwartier opgeleverd
- De beschikbare parkeercapaciteit belandt niet onder de 95%-lijn. Dat betekent dat met het sluiten van het Noordereiland en het niet beschikbaar zijn van het parkeerterrein Provinciehuis er nog steeds op 95% van de dagen voldoende parkeercapaciteit in en rondom het Stadhart beschikbaar is. De 95%-lijn is verkeerskundig gezien ook een ondergrens voor het voldoende faciliteren van parkeercapaciteit.

Bij de bovenstaande berekeningen moet worden aangekaart dat het niet alleen gaat om de cijfermatige beoordeling van de parkeerbalans. Aandachtspunt is ook de flexibiliteit in het parkeersysteem en de bevindingen van de bezoeker aan de stad. Een hoge bezettingsgraad in de parkeeraccommodaties leidt op de drukke momenten tot veel zoekverkeer en een vastlopend verkeerssysteem. Tegelijkertijd leidt het willen faciliteren van de piekmomenten ertoe dat buiten de drukste dagen van het jaar er een significante overcapaciteit van parkeerplekken aanwezig is die schaarse ruimte inneemt.

Het is daarnaast ook van belang om te beseffen dat deze analyse laat zien hoeveel parkeerplekken er totaal in en rondom het Stadshart zijn. Naast absolute aantallen zal ook rekening moeten worden gehouden met de dekking van de parkeercapaciteit, oftewel hoe de parkeercapaciteit is verdeeld over de stad.

Bevindingen analyse parkeersysteem

Op basis van figuur 4 is een eerste inzicht gegeven in de ontwikkeling van de parkeerbalans Stadshart (d.d. april 2025). Omdat de binnenstad moet blijven functioneren en we de overlast voor de bezoekers aan de binnenstad zoveel als mogelijk

willen beperken, is ons uitgangspunt dat we minimaal willen faciliteren in de 100%-lijn. Daarbij zetten we wel stappen in het faciliteren van de juiste parkeerder op de juiste plek conform de uitgangspunten van de AOS. Bewoners parkeren zoveel als mogelijk binnen 5 minuten loopafstand vanaf hun woning en bezoekers parkeren op maximaal 10 minuten loopafstand tot de binnenstad (referentiepunt: Grote Markt).

Extra (tijdelijke) parkeercapaciteit
Uit de analyse met de dynamische parkeertool blijkt dat de parkeervraag die gefaciliteerd moet worden met name voorkomt op de koopavonden, zaterdagen en de kerstperiode. De overige dagen vallen binnen de 95% van de dagen waarin met de overgebleven parkeercapaciteit (dus zonder Noordereiland en Provinciehuis) de parkeervraag gefaciliteerd kan worden. Om de resterende 5% (piekmomenten) van het jaar te kunnen faciliteren, gaan we op zoek naar (tijdelijke) extra parkeercapaciteit in en rondom het Stadshart. Denk daarbij aan het inzetten van parkeerterreinen van kantoren en bedrijven in de avonden en weekenden. Deze staan op dat moment veelal leeg, terwijl dat nu juist de momenten zijn dat de piekvraag in het Stadshart het hoogst is.

Zoals eerder aangegeven is het uitgangspunt van het college om minimaal te voorzien in de benodigde capaciteit om boven de 100%-lijn uit te komen (bij voorkeur 5%). Afhankelijk van de beschikbaarheid en afspraken van tijdelijke parkeerterreinen kan dit percentage door de tijd fluctueren. De extra capaciteit zorgt voor een robuust parkeersysteem en leidt tot minder zoekverkeer dat rondrijdt op zoek naar een parkeerplek.

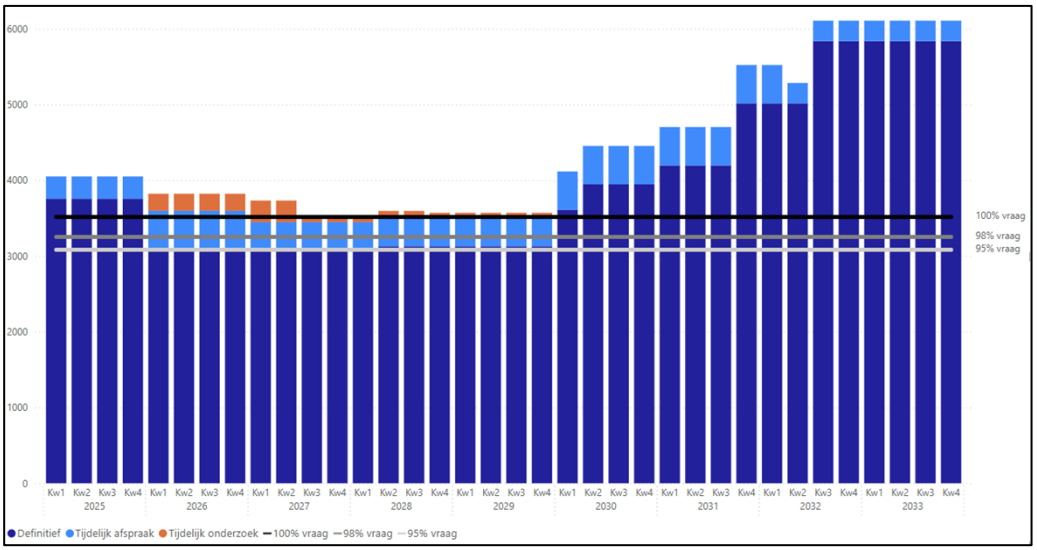
Om voldoende (tijdelijke) parkeercapaciteit te realiseren, zetten we tegelijkertijd in op een aantal sporen. Op deze manier proberen we zoveel mogelijk oplossingsrichtingen te creëren, mochten bepaalde oplossingen niet realistisch blijken. De oplossingsrichtingen zijn op te delen in een korte en een langere termijn.

Korte termijn
We voeren op dit moment gesprekken met een aantal grondeigenaren in en rondom het Stadshart:

- Openstellen parkeerterreinen in het Noorderkwartier. Er is mondelinge overeenstemming met het Rijksvastgoedbedrijf (eigenaar parkeerterrein Belastingkantoor) om buiten kantoortijden hun parkeerterreinen open te stellen voor bezoekers aan de stad. In totaal gaat het om ruim 230 plekken die toegevoegd kunnen worden aan het parkeersysteem. Het parkeerterrein van het Belastingkantoor wordt al gedeeltelijk gehuurd door de gemeente, maar is nog niet opgenomen in de parkeerbalans Stadshart. Een communicatiecampagne moet de vindbaarheid vergroten. Er zijn ook afspraken met HCO voor het huren van 30 aanvullende parkeerplekken. Om dit definitief te maken, wordt er zo snel mogelijk een overeenkomst opgesteld.
- Openstellen parkeerterrein achter Burgemeester Roelenweg 10-18.
  We verkennen met eigenaar KWP in hoeverre we het huidige parkeerterrein van KWP (200 parkeerplekken) op koopavonden en in de weekenden beschikbaar kunnen maken voor bezoekers aan de stad.
- Inzetten Q-park garage Centrum. Er zijn vergevorderde gesprekken met de parkeerexploitant Q-park waarbij de gemeente voornemens is om 165 parkeerabonnementen voor bewoners af te nemen in de Q-park garage. Bewoners die parkeren in de Q-park garage creëren ruimte voor de uitvoering

van herinrichtingsprojecten in de binnenstad en/of geven ruimte om in andere parkeeraccommodaties meer bezoekersparkeren te faciliteren.

- Openstellen parkeerterrein MyOffice.
  MyOffice beschikt over 70 parkeerplekken en hebben in een eerste gesprek aangegeven bereid te zijn om hun parkeerterrein op koopavonden en in de weekenden beschikbaar te stellen voor bezoekers aan de stad. MyOffice beschikt over een autonoom parkeersysteem waarbij geen (infrastructurele) aanpassingen nodig zijn. Het autonome parkeersysteem brengt wel andere vraagstukken met zich mee die de gemeente momenteel beschouwt en beoordeelt.



Figuur 5: parkeerbalans Stadshart met toevoeging extra tijdelijke parkeercapaciteit

Uit de bovenstaande figuur is af te leiden dat met het toevoegen van extra (tijdelijke) parkeercapaciteit, aangegeven met de oranje balken, er voldoende parkeercapaciteit in het parkeersysteem beschikbaar is tot en met Q2 2027. Daarna vindt een (kleine) afname van beschikbaarheid plaats door verminderde beschikbaarheid van parkeerplekken bij het Provinciehuis en verdere voltooiing van woningen in Weezenlanden-Noord. Door de dynamische parkeertool is dit inzicht nu beschikbaar en kunnen we bijsturen en keuzes maken waar noodzakelijk. Er moet wel rekening worden gehouden met een verwachte toename van de parkeervraag. De dynamische parkeertool wordt geüpdatet waarbij de verwachting is dat 100%-lijn hoger komt te liggen. De verwachte toename van de parkeervraag is de reden waarom we ook extra parkeergelegenheid op de langere termijn willen gaan realiseren.

Langere termijn
Zoals gezegd is het werken met de parkeerbalans Stadshart dynamisch en complex. Om het tekort wat ontstaat na Q2 2027 te voorkomen, werken we op dit moment aan een aantal opties voor de realisatie van extra (tijdelijke) parkeercapaciteit in en rondom het Stadshart:

- Onderzoek fase 3 ontwikkeling Noordereiland.
  We onderzoeken in hoeverre fase 3 van de ontwikkeling Noordereiland (naast De Librije) na sanering tijdelijk ingericht kan worden als parkeerterrein voor bewoners en bezoekers van de binnenstad. Een eerste inschatting laat zien dat

het gaat om het mogelijk realiseren van 100 parkeerplekken. Daarvoor zijn wel constructieve aanpassingen noodzakelijk.

- Realiseren tijdelijke parkeergarage Roelenkwartier.
  Naast het dubbelgebruik van het huidige parkeerterrein van KWP verkennen we in hoeverre het mogelijk is om, vooruitlopend op de definitieve centrumhub Roelenkwartier, een tijdelijke hub te realiseren in het gebied die binnen twee jaar significant extra parkeercapaciteit (minimaal 200 parkeerplekken) kan opleveren. Deze extra capaciteit kan de benodigde flexibiliteit bieden in het parkeersysteem en tegelijkertijd de gebiedsontwikkeling Roelenkwartier aanjagen. Belangrijk hierbij is om rekening te houden met een investering in het aantrekkelijker maken van de routing van de tijdelijke parkeerplekken naar de binnenstad.
- Eerder realiseren centrumhub Roelenkwartier.
  We verkennen of we de centrumhub Roelenkwartier eerder kunnen realiseren dan 2032. Door veranderende omstandigheden kan het zinvol zijn om de investering van de centrumhub naar voren te halen. De extra capaciteit die deze hub brengt, jaagt de gebiedsontwikkeling Roelenkwartier aan en brengt flexibiliteit in het parkeersysteem. De realisatie van deze hub naast de A28 moet worden afgestemd met The Mayor, het naastliggende kantoor. Er zijn in het verleden gesprekken gevoerd met eigenaar Lenferink over het verbinden van de huidige parkeergarage onder The Mayor (270 parkeerplekken) met de nieuw te bouwen centrumhub Roelenkwartier.
- Openstellen parkeerterrein achter voormalig Wehkamp-gebouw. De eerste gesprekken met eigenaar BPD/Dura Vermeer zijn gevoerd over het beschikbaar krijgen van de 430 parkeerplaatsen aan de Meeuwenlaan voor bezoekers op koopavonden en zaterdagen en zondagen. Dit parkeerterrein is in het verleden en tijdens Serious Request al gebruikt als overloopterrein. Nadeel van deze optie is dat de beschikbaarheid van het parkeerterrein afhankelijk is van de mogelijke woningbouw die daar wordt gerealiseerd.

Overige ontwikkelingen
Naast deze concrete opties op de langere termijn is het belangrijk om te beseffen dat de parkeerbalans Stadshart vooral kijkt naar de parkeeropgave binnen de eigen projectscope. De komende jaren vinden in en rondom Zwolle verschillende (autonome) ontwikkelingen plaats, die in de toekomst de parkeervraag in en rondom het Stadshart kunnen verminderen. Het effect van bijvoorbeeld de realisatie van stadsrandhubs op de parkeervraag in en rondom het Stadshart is lastig te bepalen. Datzelfde geldt voor de opening van de Passerelle die in het najaar van 2025 voorzien is, waardoor de wandelbereikbaarheid tussen de Spoorzone, de parkeerfaciliteiten daar en het Stadshart verbetert. Daarom is het continu blijven monitoren van de ontwikkelingen rondom bezetting, parkeercapaciteit en beschikbaarheid, zoals eerder beschreven, blijvend noodzakelijk.

Toekomstige ontwikkelingen
Het sluiten van de parkeergarage Noordereiland en het niet meer beschikbaar zijn van het parkeerterrein Provinciehuis is met de realisatie van extra (tijdelijke) parkeercapaciteit dus mogelijk. Tegelijkertijd is het goed om te beseffen dat de volgende stappen in de transformatie van het parkeersysteem niet zomaar kunnen worden gezet. Een dergelijke volgende stap in de opgave (bijvoorbeeld de sluiting van het Emmadek of de transformatie van het parkeerterrein Schuttevaerkade) is pas mogelijk als er voldoende parkeercapaciteit in het parkeersysteem beschikbaar blijft. Dit kan bijvoorbeeld pas na de

oplevering van de centrumhub Weezenlanden-Noord of dat één van de (tijdelijke) oplossingen op de langere termijn beschikbaar is. Daarbij zullen we specifieke aandacht moeten hebben in wat het parkeersysteem én het Stadshart (o.a. draagvlak, bereikbaarheid, gastvrijheid) aan kan.

Participatie en communicatie
De bewoners, ondernemers en bezoekers aan het Stadshart van Zwolle moeten worden geïnformeerd over de gevolgen van de transformatie van het parkeersysteem en de ingrepen die we daarin doen. Bovenal moeten zij goed worden meegenomen in eventuele alternatieve parkeervoorzieningen. Om een goed beeld te hebben van wie er allemaal geïnformeerd moet worden, is er een uitgebreide stakeholderanalyse uitgevoerd. Op basis van de stakeholderanalyse is het communicatieplan Bereikbare Binnenstad opgesteld. Er is een narratief opgesteld rondom het thema Parkeren om ervoor te zorgen dat de gemeente via alle kanalen dezelfde informatie verspreidt. Verder zijn de verschillende doelgroepen in en rondom het Stadshart geïdentificeerd en is er per doelgroep een passende communicatiestrategie opgesteld; welke kernboodschap moeten zij ontvangen en hoe bereiken we hen? Alle mogelijke communicatiemiddelen worden ingezet om alle doelgroepen te bereiken.

Parkeerverwijssysteem
Het is belangrijk om in absolute aantallen voldoende parkeerplekken te realiseren om het Stadshart bereikbaar te houden. Daarnaast is het van belang om de parkeerders zoveel mogelijk op de juiste plek te krijgen, oftewel de verdeling van parkeerders over de accommodaties moet worden gestimuleerd. Een dynamisch parkeerverwijssysteem is hierin cruciaal. Door dynamisch aan te geven hoeveel parkeerplekken er waar beschikbaar zijn, krijgen we de juiste parkeerder op de juiste plek. En het voorkomt zoekverkeer wat voor bewoners en bezoekers aan de stad kan aanvoelen als een tekort aan parkeerplekken. We starten we met een vervangingsopgave en het vormgeven van het nieuw (digitaal) dynamisch parkeerverwijssysteem. Dit vergt relatief lange tijd om te realiseren en maakt onderdeel uit van een meerjarige programmeringsopgave met een doorlooptijd tot na 2030.

Tegelijkertijd passen we het huidige parkeerverwijssysteem aan de lopende ontwikkelingen in onder andere het Stadshart. Specifiek voor het Noorderkwartier is het parkeerverwijssysteem aangepast voordat het Noordereiland sluit.. De kosten die hiermee zijn gemoeid, worden gedekt vanuit de beschikbare budgetten van de gebiedsontwikkeling Noorderkwartier en de parkeerexploitatie van de gemeente Zwolle.

Conclusie
De komende jaren zetten we een aantal grote stappen in de transformatie van het parkeersysteem in het Stadshart én de realisatie van de ambities uit het Ontwikkelprogramma Stadhart. Deze transformatie kan echter niet zomaar plaatsvinden, we doen dat namelijk ‘met de winkel open’. Ons uitgangspunt is daarbij helder: het parkeersysteem in het Stadshart moet tijdens en na de ontwikkeling van het Stadshart blijven functioneren. Oftewel, het alternatief moet op orde zijn .Bewoners gaan de eerste stappen zetten naar de parkeeraccommodaties, bezoekers van de binnenstad moeten op andere locaties gaan parkeren en we moeten het alternatief op orde hebben.

De parkeerbalans Stadshart laat duidelijk zien dat we voldoende parkeercapaciteit beschikbaar hebben om deze ontwikkelingen te kunnen faciliteren. Daarnaast hebben we

het juiste instrumentarium beschikbaar om tijdig te kunnen analyseren, te monitoren en waar nodig bij te sturen. Ons uitgangspunt is dat, omdat we verbouwen met de ‘winkel open’, we te allen tijde voldoende parkeercapaciteit beschikbaar moeten hebben om zowel de basisvraag (95%) als de piekvraag (100%) aan parkeercapaciteit te kunnen faciliteren. Om flexibel te blijven en zoekverkeer te voorkomen zetten we in op aanvullende extra parkeercapaciteit (bij voorkeur 5%). Om dit te doen zetten we ons op verschillende sporen op de korte termijn en de langere termijn in om extra (tijdelijke) parkeercapaciteit te realiseren.

Het alternatief is op dit moment op orde om het Noordereiland te sluiten. Om de sluiting op te vangen, is ingezet op het verkrijgen van extra tijdelijke parkeerplekken in en rondom het Noorderkwartier. Belangrijke tijdelijke parkeerlocatie zijn de parkeerterreinen achter de Belastingdienst; hier kunnen we in de tijdelijkheid ruim 230 plekken toevoegen. Het beschikbaar krijgen van deze tijdelijke parkeercapaciteit is randvoorwaardelijk voor het sluiten van het Noordereiland. We werken daarnaast aan een volwaardige en brede communicatiecampagne om bewoners, ondernemers en bezoekers te informeren over de komende veranderingen. En om hen wegwijs te maken in de alternatieve parkeergelegenheden waar kan worden geparkeerd. Daarnaast werken we aan het aanpassen van het parkeerverwijssysteem om zo ook op straat de bezoeker aan de stad te informeren en ongewenste verkeersbewegingen te voorkomen.

Het continu monitoren en afstemmen met onze stakeholders in het Platform Bereikbaarheid binnenstad is cruciaal om het blijven functioneren van het parkeersysteem in het Stadshart te waarborgen. Met het inbedden van het monitoringsproces in onze programmabeheersing van het Stadshart kunnen we dit systematisch blijven doen. Met deze uitwerking hebben we er vertrouwen in om de komende jaren uitvoering te kunnen gaan geven aan de ambities uit het Ontwikkelprogramma Stadshart, de woningbouw te versnellen en de parkeerbalans Stadshart op orde te houden.