voorstel

Zwolle

Raadsbrief

Datum 28 januari 2024

Onderwerp Bereikbaarheidsagenda Binnenstad
Versienummer

Portefeuillehouder Anja Roelfs en Gerdien Rots

Samenvatting
Het Platform Bereikbaarheidsagenda, met vertegenwoordigers van organisaties die belangen behartigen in de binnenstad, heeft als adviesorgaan de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad opgesteld. In de Bereikbaarheidsagenda geeft het Platform advies op diverse bereikbaarheidsthema's. De adviezen van het Platform zijn voorzien van een reactie namens het college. Om daadwerkelijk uitvoering aan de projecten in het Stadshart te kunnen geven, is aanpassing van de geldende beleidsregels noodzakelijk. Daarnaast wordt een voorstel gedaan voor de afdoening van een aantal moties en toezeggingen rondom de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad.

Bijlagen
1. Bereikbaarheidsagenda Binnenstad
2. Collegereactie op de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad
3. Participatiejournaal
4. Regeling Parkeervergunningen 2025
5. Wijzigingen Regeling Parkeervergunningen
6. Aanwijzingsbesluit parkeerbelastingen gemeente Zwolle 2025

Openbaarheid
☒ Openbaar
☐ Geheim

Wij stellen u voor kennis te nemen van:
1. De Bereikbaarheidsagenda Binnenstad van het Platform Bereikbaarheidsagenda;
2. De collegereactie op de adviezen van het Platform Bereikbaarheidsagenda;
3. De intentie van het college om het Platform te continueren om de bereikbaarheid en de parkeerbalans Binnenstad te monitoren.
4. De uitwerking van de Bereikbaarheidsagenda in de Regeling Parkeervergunningen 2025 en het Aanwijzingsbesluit parkeerbelastingen gemeente Zwolle 2025.
5. De voorgestelde wijze van afdoening van de moties vreemd aan de orde van de dag 'M11-1 Maximaal 250 m voor de meerderheid en 'M11-2 Ook afstand is belangrijk';
6. De voorgestelde wijze van afdoening van de toezegging 909 'Vertegenwoordiging OV betrekken procesvoorstel bereikbaarheidsagenda binnenstad' en toezegging 782 'gevolgen aantal parkeerplaatsen in planuitwerking'.

Inleiding
De ambitie om te komen tot een gastvrije, leefbare, toegankelijke én bereikbare binnenstad is in zowel de Mobiliteitsvisie 2020-2030, de Omgevingsvisie 'Ons Zwolle van Morgen', het Ontwikkelprogramma 'Ons Stadshart van Morgen' en het coalitieakkoord omschreven. In het Ontwikkelprogramma Stadshart zijn deze ambities verder uitgewerkt en in de Uitvoeringsagenda zijn ze vervolgens vertaald in een aantal concrete projecten. Om aan al deze ambities een invulling te kunnen geven wordt de openbare ruimte ingericht conform het STOMP-ontwerpprincipe.

Datum 28 januari 2024

Bij de behandeling van de Parkeerstrategie 2040 in de raad (december 2023) is het opstellen van de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad aangekondigd en door motie M7-1 ‘participatie parkeerstrategie’ geformaliseerd. In januari 2024 heeft het college ingestemd met het procesvoorstel en in juli 2024 met het plan van aanpak voor het opstellen van de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad.

Het Platform heeft het afgelopen jaar hard gewerkt aan het opstellen van de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad. De portefeuillehouders Roelfs (Stadshart) en Rots (Mobiliteit) hebben op 9 december 2024 de definitieve versie in ontvangst mogen nemen. De inzet van alle Platformleden, de manier van samenwerken en de kwaliteit van uitwerking van de Bereikbaarheidsagenda wordt door het college zeer gewaardeerd. In totaal zijn 63 adviezen rondom de thema’s openbare ruimte, routes, fietsparkeren, openbaar vervoer en taxi, deelmobiliteit, autoparkeren, logistiek en projecten uitgebracht. Met het Platform is afgesproken dat het college alle adviezen beoordeelt en aangeeft op welke wijze het advies wordt opgevolgd, nader onderzocht of, indien van toepassing, onderbouwd niet wordt overgenomen.

Kader

- Mobiliteitsvisie 2020-2030
- Omgevingsvisie ‘Mijn Zwolle van Morgen 2030’
- Ontwikkelprogramma Stadshart ‘Ons Stadshart van Morgen’
- Uitvoeringsagenda ‘Ons Stadshart van Morgen’
- Parkeerstrategie 2040
- Procesvoorstel Bereikbaarheidsagenda Binnenstad
- Plan van aanpak Bereikbaarheidsagenda Binnenstad

Kernboodschap

Het Platform Bereikbaarheidsagenda, met vertegenwoordigers van organisaties die belangen behartigen in de binnenstad, heeft als adviesorgaan de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad opgesteld. De adviezen van het Platform zijn voorzien van een reactie van de gemeente. Om daadwerkelijk uitvoering aan de projecten in het Stadshart te kunnen geven, is aanpassing van de geldende beleidsregels noodzakelijk. Daarnaast is conform de vastgestelde moties M11-1 en M11-2 inzicht gegeven in de uitwerking en aanpak van het parkeren in de binnenstad.

Het doel van het gevoerde proces rondom de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad is om samen met (vertegenwoordigers van) bewoners, bedrijven en organisaties in de binnenstad regie te voeren over ontwikkelingen die op dit moment en in de toekomst plaatsvinden op het gebied van mobiliteit en parkeren. Op die manier wordt de onderlinge samenhang zichtbaar en kan gestuurd worden op synergie, voorkomen van overlap en heldere participatie en communicatie. Het effect daarvan is dat in de binnenstad gezamenlijk uitvoering gegeven kan worden aan de vastgestelde ambities in het Ontwikkelprogramma Stadshart om daarmee te komen tot een gastvrije, leefbare, toegankelijke én bereikbare binnenstad die klaar is voor de toekomst.

Toelichting

De inhoudelijke toelichting in deze raadsbrief bestaat uit drie onderdelen:

1. De Bereikbaarheidsagenda Binnenstad, de collegereactie en het (toekomstig) functioneren van het Platform;
2. De vertaling van de adviezen Bereikbaarheidsagenda op het onderdeel parkeren in de geldende beleidsregels;
3. De uitwerking en aanpak van het parkeren in de binnenstad, conform moties M11-1 en M11-2.

1.1 Het Platform Bereikbaarheidsagenda

Het Platform Bereikbaarheidsagenda bestaat uit vertegenwoordigers van verschillende groepen die belangen hebben in de binnenstad: Bewonersvereniging Binnenstad Zwolle (bbZ), C7 (cultuur), CityCentrum Retail, Fietsersbond, Koninklijke Horeca Nederland (KHN), Gemeente Zwolle,

Toegankelijk Zwolle (mede namens Rover), Veiligheidsregio, Vrienden van de Stadskern, Veilig verkeer Nederland (VVN), ZwolleFonds, MKB Nederland regio Zwolle. Toegankelijk Zwolle vertegenwoordigt en spreekt ook namens Rover. De Provincie Overijssel leest mee in de stukken, maar heeft er zelf voor gekozen niet actief deel te nemen aan de platformbijeenkomsten.

De raad heeft tijdens het Raadsplein op 11 maart 2024 gevraagd een vertegenwoordiging vanuit het OV te betrekken bij het op te richten Platform en de raad hierover te informeren. In de eerder beschreven samenstelling van het Platform is terug te zien dat de concessiehouder, de vervoerder en de reizigersvertegenwoordiging onderdeel zijn van het Platform. Daarmee beschouwen wij toezegging 909 ‘Vertegenwoordiging OV betrekken procesvoorstel bereikbaarheidsagenda binnenstad’ als afgedaan.

1.2 De Bereikbaarheidsagenda
In de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad geeft het Platform gezamenlijk invulling/uitwerking vanuit het vastgestelde gemeentelijke strategische beleid naar de fysieke projecten. De Platformleden zijn in gesprek gegaan over welke ideeën er leven rondom de diverse mobiliteitsthema’s en welke kaders men daarbij belangrijk vindt. Aan de hand van diverse mobiliteitsthema’s heeft het Platform adviezen gegeven die eraan bijdragen dat de binnenstad niet dichtslibt, maar leefbaar, toegankelijk, veilig, gastvrij én bereikbaar blijft.

1.3 Breed draagvlak en coproductie
Het Platform bestaat uit vertegenwoordigers van organisaties die de belangen behartigen in de binnenstad. De Bereikbaarheidsagenda als document is het resultaat van een proces van coproductie van het Platform. Tijdens de platformbijeenkomsten is intensief samengewerkt waarbij alle belangenorganisaties die deelnemen aan het Platform evenredige invloed hadden. Het Platform is met elkaar in gesprek gegaan over de (beleids)plannen voor de binnenstad. Alle adviezen die zijn ingebracht zijn verwoord, vastgelegd als minderheidsstandpunt of voorzien van een reactie. Het Platform (h)erkent zich in de adviezen en standpunten die zijn ingenomen. Zij waren zich ervan bewust dat met zoveel partijen aan tafel ook concessies gedaan moesten worden. Door deze werkwijze is een gedragen Bereikbaarheidsagenda Binnenstad (bijlage 1) aangeboden.

1.4 Collegereactie Bereikbaarheidsagenda Binnenstad
Het college heeft de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad uitgebreid doorgenomen en komt tot de conclusie dat zij positief staan tegenover alle doelstellingen die het Platform in de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad heeft uitgewerkt. Uit de doelstellingen zijn door het Platform 63 adviezen opgesteld. Deze zijn stuk voor stuk afzonderlijk beoordeeld. In de voorgestelde collegereactie (bijlage 2) is elk advies voorzien van een reactie van het college. We zijn verheugd om te constateren dat nagenoeg alle adviezen overgenomen en ondergebracht kunnen worden in lopende projecten (groen) of projecten die binnenkort worden opgestart (geel).

Een aantal adviezen (routes, bewegwijzering, fietsverboden en taxi’s) zijn niet onder te brengen in bestaande of toekomstige projecten (blauw). De capaciteit en financiële borging is hiervoor op dit moment niet beschikbaar. Tegelijkertijd herkennen we de oproep van het Platform om hiermee aan de slag te gaan. Daarom willen we samen met het Platform deze opgaves nader onderzoeken/uitwerking aan geven. Om zo inzichtelijk te krijgen welke maatregelen noodzakelijk zijn en financieel te onderbouwen voordat tot uitvoering kan worden overgegaan.

1.5 Continueren van het Platform Bereikbaarheidsagenda
Het proces rondom de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad is opgestart met het besef dat het onderwerp mobiliteit en parkeren in de binnenstad leeft. Enerzijds doordat projecten uit de Uitvoeringsagenda Stadshart opgestart zijn, anderzijds omdat bij bewoners en ondernemers het besef gegroeid is wat de uitspraken uit het Ontwikkelprogramma en de Uitvoeringsagenda tot gevolg hebben. Dit signaal kwam ook vanuit de belanghebbendenorganisaties die vertegenwoordigd zijn in het Platform.

Het werken met het Platform heeft ervoor gezorgd dat op een reguliere basis gesproken is met de verschillende belanghebbendenorganisaties. Er is geïnvesteerd in de onderlinge verhoudingen en het kennisniveau over wat het strategisch beleid (o.a. het Ontwikkelprogramma en de Parkeerstrategie) betekent voor de binnenstad. Op deze manier kunnen de Platformleden de achterbannen voldoende informeren én meningen/standpunten ophalen en delen.

1.5 Evaluatie van het Platform Bereikbaarheidsagenda
De Platformleden hebben in diverse gesprekken aangegeven deze manier van samenwerken te waarderen. Het Platform heeft daarom de wens uitgesproken dat het Platform in de toekomst blijft bestaan. De meerwaarde in het op deze manier samenwerken is duidelijk en we willen dit graag door blijven zetten. We willen graag het Platform een rol geven als sparringpartner in het Stadshart op het onderwerp mobiliteit, om daarmee bereikbaarheid en de parkeerbalans van de binnenstad te waarborgen.

Tegelijkertijd heeft het doorlopen proces veel inzet, tijd en geld van de verschillende Platformleden en de ambtelijke organisatie gevraagd. Mede als onderdeel van de uitvoering van motie M7-1 ‘participatie parkeerstrategie’ is het voorstel om met het Platform te evalueren. Om ook te leren voor vergelijkbare processen elders in Zwolle. Vervolgens willen we over de positie en het mandaat van het Platform in een nieuwe rol graag met het Platform in gesprek.

2.1 Aanpassing geldende beleidsregels
De Bereikbaarheidsagenda Binnenstad heeft mede als doel gehad om de uitwerking van de Parkeerstrategie op het gebied van parkeren te concretiseren en uit te werken. De uitvoering van de verschillende projecten uit de Uitvoeringsagenda Stadshart is hier namelijk van afhankelijk. Om deze projecten (opnieuw) op te kunnen starten is direct een vertaling gemaakt van de uitwerking op het thema parkeren in de Regeling parkeervergunningen (bijlage 4) en het Aanwijzingsbesluit parkeerbelastingen (bijlage 6).

Om voldoende parkeerruimte voor vergunninghouders beschikbaar te houden maar ook kort parkeren nog te faciliteren voeren we een aantal aanpassingen door (bijlage 5):
- Het parkeren met een vergunning wordt toegestaan op alle parkeerapparatuurplaatsen (= betaald parkeren) binnen sector 1 en 2 (historische binnenstad). Vergunninghouders mogen daarnaast in zowel sector 1 als 2 parkeren. Het samenvoegen van sectoren 1 en 2 naar één parkeersector wordt meegenomen in de komende uitwerking van de Nota Parkeren in de regelingen.
- Conform het vastgestelde Ontwikkelprogramma Stadshart en de Parkeerstrategie stoppen we met de uitgifte van nieuwe parkeervergunningen. We voeren dit in per 1 mei 2025 (bijlage 4). Bewoners met het recht op een parkeervergunning kunnen tegen hetzelfde tarief een abonnement in één van de parkeeraccommodaties aanvragen. Bewoners van de binnenstad komen eveneens niet meer in aanmerking voor het aanvragen van een bezoekersvergunning. Voor bestaande vergunninghouders (zowel bewoners- als bezoekersvergunning) heeft dit geen consequenties.
- Het maximaal aantal uit te geven parkeervergunningen brengen we in een gezonde balans met het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Dit biedt ruimte om te kunnen starten met de uitvoering van de herinrichtingsprojecten die in de Uitvoeringsagenda Stadshart zijn opgenomen. Daardoor kunnen we stap voor stap het aantal straatparkeerplaatsen terugbrengen. In de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad is dit verder inzichtelijk gemaakt. Door de maatregelen creëren we ruimte om te starten met de uitvoering van een aantal herinrichtingsprojecten in het Stadhart.
- Om de gezonde balans te waarborgen én ruimte te hebben om aan de slag te gaan, streven we ernaar dat het aantal uitgegeven bewonersvergunningen niet meer is dan 80% van het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Zo zorgen we enerzijds ervoor dat er voor vergunninghouders voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven, anderzijds is dit ook een waarborg dat niet zomaar gestart kan worden met herinrichtingsprojecten in de binnenstad zonder inzichtelijk te hebben welke gevolgen dit heeft voor de parkeerbalans.
- Het maximaal aantal te verlenen bedrijfsvergunningen in de historische binnenstad brengen we terug naar het huidig aantal uitgegeven bedrijfsvergunningen (van 50 naar 25).

- We breiden het aantal uit te geven abonnementen in de parkeeraccommodaties uit. Op deze manier garanderen we dat bewoners die hun parkeervergunning omzetten, toegang krijgen tot een van de parkeeraccommodaties.
- Voor het beschikbaar houden van de parkeeraccommodatie Burgemeester Van Roijensingel voor de bewoners en bedrijven in de binnenstad en de sector waarin de accommodatie is gelegen, wordt deze accommodatie specifiek gekoppeld aan sector 1 en 2. Daarnaast blijft de parkeeraccommodatie voor de omliggende sector (7) beschikbaar. Dit is passend binnen de beschikbare parkeercapaciteit. Bewoners en bedrijven uit andere sectoren komen niet voor een abonnement op deze accommodatie in aanmerking.

2.2 Communicatiecampagne verleiden vergunninghouders.
In onze gesprekken met inwoners uit de binnenstad blijkt dat er inwoners zijn die bereid zijn hun parkeervergunning om te zetten naar een abonnement in een van de parkeeraccommodaties. Zo dragen zij bij aan de gastvrije, leefbare en bereikbare binnenstad. We zien dat nog niet alle inwoners op de hoogte zijn van deze mogelijkheid. Daarom gaan we starten met een communicatiecampagne. De insteek van deze communicatiecampagne is om huidige vergunninghouders op basis van vrijwilligheid te verleiden hun parkeervergunning om te zetten naar een abonnement in een van de parkeeraccommodaties. Dit draagt bij aan de gezonde balans en op deze manier ontstaat er ruimte in de parkeersectoren om maatwerk toe te passen voor bijvoorbeeld ouderen en mindervaliden die wel een parkeervergunning willen behouden. Een uitwerking van de communicatiecampagne is weergegeven onder het kopje ‘communicatie’. Hiermee wordt voldaan aan de (informele) toezegging van wethouder Rots in de raadsvergadering van 4 november 2024.

3.1 Gastvrije, leefbare en bereikbare binnenstad
Met het Ontwikkelprogramma ‘Ons Stadshart van Morgen’ werken we aan een gastvrije, leefbare en bereikbare binnenstad. Om deze ambities te realiseren is in het Ontwikkelprogramma Stadshart en de Parkeerstrategie 2040 de uitspraak gedaan dat uiteindelijk al het straatparkeren in de historische binnenstad wordt ondergebracht in mobiliteitshubs. Het opheffen van parkeerplaatsen is geen doel of project op zich, maar dient om ruimte te maken voor voetgangers, fietsers en de noodzakelijke opgaves op bijvoorbeeld het gebied van klimaatadaptatie.

We gaan pas aan de slag als er concrete aanleidingen zijn zoals herinrichtingen vanuit de projecten uit de Uitvoeringsagenda en/of onderhoudsopgaves. Een gefaseerde aanpak, van binnen naar buiten, stap voor stap. De uiteindelijke parkeersituatie is dus een stip op de horizon die afhankelijk is van veel factoren en uiteindelijk geleidelijk pas over een periode van 10-15 jaar bereikt zal worden.

3.2 Stap voor stap en maatwerk
In de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad is voor de looptijd van de huidige Uitvoeringsagenda een uitwerking weergegeven van waar we de komende jaren starten met het uitvoeren van herinrichtingsprojecten. Vergunninghouders worden niet gedwongen hun parkeervergunning in te leveren en blijven daarmee altijd de mogelijkheid houden om te parkeren in de sector. Met de eerder beschreven maatregelen (zie 2.1) uit de Bereikbaarheidsagenda blijft een gezonde balans tussen het aantal straatparkeerplaatsen en het aantal uitgegeven vergunningen bestaan. Daarnaast waarborgen we dat er een alternatief voorhanden is in één van de gemeentelijke parkeeraccommodaties.

We hebben specifiek oog voor de bewoners die minder goed ter been zijn. We breiden het aantal mindervalidenparkeerplaatsen in de binnenstad uit, zoals voorgesteld in de Bereikbaarheidsagenda. De gefaseerde uitwerking zorgt ervoor dat we inwoners kunnen begeleiden in de transitie die we doorgaan. Daarnaast onderzoeken we in komende uitwerkingen van bijvoorbeeld de OV-visie (publieke mobiliteit) en/of in het sociale domein concrete mogelijkheden om deze bewoners verder te faciliteren.

3.3 Analyse huidige Uitvoeringsagenda Stadshart
Tijdens de besluitvormingsronde in de raad van 4 november 2024 is een motie vreemd aan de orde van de dag aangenomen waarin het college wordt verzocht:

- *Bij de uitwerking van de parkeerplannen in de binnenstad te onderzoeken welk percentage tussen 50-65% van de bewoners binnen 250 meter van hun huis kan parkeren en de overige bewoners binnen 450 meter;*
- *De raad hierover bij de behandeling van de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad te informeren.*

Het college ondersteunt de gedachte achter de vastgestelde motie. Het is onze bedoeling dat bewoners niet verder zouden moeten lopen dan strikt noodzakelijk. We spreken daarom ook bewust over een maximale loopafstand van 450 meter. De komende jaren gaan we de eerste stappen zetten in de herinrichting van onder andere de Ossenmarkt, de Kamperstraat/Koestraat en de Nieuwstraat. Per project maken we inzichtelijk wat de gevolgen voor de parkeerbalans Stadshart zijn. Hiermee werken we conform invulling aan toezegging 782 'gevolgen aantal parkeerplaatsen in planuitwerking'.

In de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad is voor de looptijd van de huidige Uitvoeringsagenda Stadshart inzichtelijk gemaakt welke projecten uitgevoerd worden en welke effecten dit heeft op de parkeercapaciteit op straat. Na uitvoering van deze projecten blijft een aanzienlijk deel van het straatparkeren in de binnenstad nog bestaan. Denk daarbij aan het voorlopig in stand blijven van het parkeren op straten als de Thorbeckegracht, de Potgietersingel, het van Nahuysplein en het Eekwal (bolwerk). Vergunninghouders kunnen met hun vergunning in zowel sector 1 als 2 parkeren en/of met een abonnement in de gemeentelijke parkeeraccommodaties. Een eerste verkenning laat zien dat met de uitvoering van de projecten van het huidige Uitvoeringsprogramma Stadshart, zoals uitgewerkt in de Bereikbaarheidsagenda, voor alle adressen die het recht hebben op een parkeervergunning een alternatief binnen 450 meter geboden wordt. En dat dit zelfs voor de grote meerderheid op maximaal 250 meter loopafstand gefaciliteerd kan worden.

3.4 Loopafstand als criterium
Tijdens de besluitvormingsronde in de raad van 4 november 2024 is een motie vreemd aan de orde van de dag aangenomen waarin het college wordt verzocht:
- *Bij de uitwerking van Bereikbaarheidsagenda binnenstad ook afstand tot een collectieve parkeervoorziening of hub mee te nemen als criterium bij het bepalen van de prioritering.*

De lessen die we leren in de huidige Uitvoeringsagenda Stadshart, passen we toe in de projecten die we daarna of in een volgende Uitvoeringsagenda Stadshart opvoeren. Het criterium loopafstand tot een collectieve parkeervoorziening of mobiliteitshub maken we daarbij onderdeel van de prioritering en afwegingen om te komen tot projecten. Daarnaast maken we bij een actualisatie of nieuwe Uitvoeringsagenda Stadshart inzichtelijk wat de gevolgen van de realisatie van de totale Uitvoeringsagenda op de loopafstanden en de parkeerbalans Stadshart.

3.5 Analyse (voorlopig) eindbeeld
Op basis van de uitwerking van de mobiliteitshubs in de Adaptieve Ontwikkelstrategie (AOS) is met een GIS-analyse onderzocht wat het verzorgingsgebied van de mobiliteitshubs in en rondom de binnenstad is. Hierbij moet gezegd worden dat dit een analyse is van een parkeersituatie die pas bereikt wordt op het moment dat alle ambities uit het Ontwikkelprogramma uitgevoerd zijn. Het is goed om hier onderzoek naar te doen, maar tegelijkertijd te beseffen dat deze analyse gedaan is op basis van het hier en nu en dat er de komende jaren tijdens de gefaseerde aanpak nog veel invloeden, kansen en mogelijkheden zijn die ervoor kunnen zorgen dat dit eindbeeld anders wordt.

In de GIS-analyse is gewerkt met een onderscheid in een loopafstand van 250 meter en een loopafstand van 450 meter. De volgende uitgangspunten zijn voor deze analyse gehanteerd:
- Vertrekpunt is de uitwerking van de centrum- en buurthubs zoals deze in de Adaptieve Ontwikkelstrategie is vastgelegd.
- De loopafstanden zijn gemeten vanaf de entrees van de (toekomstige) mobiliteitshubs en uitgezet op basis van realistische looproutes.
- De inventarisatie betreft alle adressen in de binnenstad die het recht hebben op het aanvragen van een parkeervergunning.
- Alle adressen die op de POET-lijst (parkeren op eigen terrein) staan en/of een nulvergunningenafspraak hebben zijn uitgezonderd van de analyse.

- De onzekerheidsmarge voor deze GIS-analyse betreft 20 meter.

De analyse laat de volgende uitwerking van het voorlopige eindbeeld zien:

Loopafstand (m)	Aantal adressen
250	**38%**
450	**55%**
Buiten 450 m	**7%**
Eindtotaal	**100%**

Tabel 1: uitwerking loopafstanden

De GIS-analyse laat zien dat in het (voorlopige) eindbeeld nagenoeg alle adressen met het recht op het aanvragen van een parkeervergunning binnen de maximale loopafstand van 450 meter hun auto kunnen parkeren. Voor 38% van deze adressen is het in dit voorlopige eindbeeld zelfs al mogelijk om dit binnen 250 meter te doen.

3.6 Bewoners hoeven niet verder te lopen dan noodzakelijk
Het uitgangspunt voor het college is dat bewoners niet verder zouden moeten lopen dan noodzakelijk, met als uitgangspunt 450 meter en streven naar 250 meter. Door de gefaseerde aanpak kunnen we hier de komende jaren verder aan werken. Dat kan op meerdere manieren, zoals door het langer in stand houden van straatparkeerplekken, het onderzoek doen naar het gebruik van alternatieve (privé)locaties en het zoeken naar maatwerk in de fasering en prioritering. Daarnaast werken we aan een proces rondom het structureel monitoren van de parkeerbalans Stadshart. Het college en de raad worden hier binnenkort over geïnformeerd. Daarnaast creëren we voldoende evaluatiemomenten, waarbij we ook het Platform in zijn nieuwe rol kunnen betrekken

3.7 Afdoen moties
In deze raadsbrief is informatie en uitwerking gegeven aan de vastgestelde moties ‘M11-1 Maximaal 250 m voor de meerderheid’ en ‘M11-2 Ook afstand is belangrijk’. Met het versturen van deze raadsbrief beschouwen wij deze moties als afgedaan

Maatschappelijk draagvlak & participatie
Hoewel het Platform in eerste instantie is opgericht voor het thema parkeren, gaat het in de aangeboden Bereikbaarheidsagenda Binnenstad over meer onderwerpen. De gemeente heeft het Platform gevraagd een uitwerking te doen op meerdere relevante mobiliteitsthema’s. Daarnaast heeft het Platform zelf een aantal onderwerpen ingebracht en mede bepaald in welke volgorde de onderwerpen behandeld zijn. In het participatiejournaal (bijlage 3) is te lezen hoe alle inbreng en reacties van de platformleden zijn meegenomen in de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad.

Op twee onderwerpen is er minderheidsstandpunt. Het betreft het onderwerp ‘Loopafstand 450 meter’, een minderheidsstandpunt van de bbZ en ‘de Walstraat’, een minderheidsstandpunt van de Fietsersbond. In de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad zijn deze uitgebreid opgenomen.

Proces
De samenwerking was prettig, goed en constructief. De inzet van de deelnemers benadrukt het gedeelde belang om samen te werken aan een sterkere en mooiere binnenstad. Na de startsessie is het Platform zeven keer bijeengeweest. Daarnaast vonden diverse één op één gesprekken en een aantal digitale vragenrondes plaats. De concept Bereikbaarheidsagenda is door de Platformleden besproken met de achterbannen. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een gedragen Bereikbaarheidsagenda onder alle Platformleden. Na vaststelling van de Nota Parkeren en de collegereactie wordt het Platform in een achtste bijeenkomst inhoudelijk geïnformeerd. Het Platform heeft de duidelijke wens aangegeven te willen evalueren na het aanbieden van de Bereikbaarheidsagenda en om het Platform te continueren.

Communicatie
We werken op het gebied van communicatie via een tweetal sporen:
1. Communicatie rondom Bereikbaarheidsagenda
2. Communicatie rondom de regeling parkeervergunningen

Het participatieproces rondom de Bereikbaarheidsagenda is uitgevoerd volgens Hanza! Er is breed gecommuniceerd met de stad en het Platform. Een gedetailleerde beschrijving van de gesprekken en resultaten is opgenomen in het uitgebreide participatiejournaal (bijlage 3). Tijdens het proces is de communicatie breed opgezet. Het aanbieden van de Bereikbaarheidsagenda aan het college op 9 december is via sociale media gedeeld. Bij de overdracht de raad is een persbericht (bijlage 7) voorzien. Na vaststelling en behandeling in de raad informeren we de binnenstad verder over de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad.

De Regeling parkeervergunningen 2025 en het Aanwijzingsbesluit parkeerbelastingen gemeente Zwolle 2025 worden bekendgemaakt op www.overheid.nl. Om bewoners en bedrijven in de binnenstad tijdig en zorgvuldig te infomeren én waar mogelijk nu al te verleiden in accommodaties te gaan parkeren, is een communicatieaanpak gemaakt. We starten hiermee na behandeling van de Bereikbaarheidsagenda in de raad.

Financiën
Het voornemen is om het Platform te continueren. De kosten voor het Platform in 2024 zijn vanuit het programma Stadshart bekostigd. Incidenteel kan dit voor 2025 ook opgevangen worden vanuit het programma Stadshart. De structurele middelen vanaf 2026 en dekking voor de eventuele benodigde middelen voor extra maatregelen/uitvoering van de ‘blauwe adviezen” uit de Bereikbaarheidsagenda zullen bij de begroting 2026 aangevraagd en integraal afgewogen (moeten) worden.

Risico’s
Verwachtingen die niet kunnen worden waargemaakt
Met het overnemen van alle adviezen uit de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad en het continueren van het Platform worden verwachtingen gecreëerd over de uitvoering en samenwerking binnen de uitvoering van het Ontwikkelprogramma en de Uitvoeringsagenda Stadshart. Deze verwachtingen (o.a. qua daadkracht) kunnen groter zijn dan dat we als gemeente waar kunnen maken. Processen en afhankelijkheden om bijvoorbeeld te komen tot een uitwerking van de “blauwe adviezen” hebben tijd en capaciteit nodig. Het is zaak om het Platform hier continue over te blijven informeren en verwachtingen daarin zoveel als mogelijk te managen.

Aanpassing van de Regeling en opstarten projecten brengt reuring met zich mee
De uitvoering van een aantal projecten in de Uitvoeringsagenda Stadshart is on-hold gezet in afwachting van de uitwerking van de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad. Na afronden van het besluitvormingsproces kunnen deze projecten weer opgestart worden. De uitwerking op het thema parkeren én de vertaling daarvan in de regeling parkeervergunningen betekent de juridische verankering van de uitspraken die in het Ontwikkelprogramma en de Parkeerstrategie gedaan zijn. Voor veel inwoners, ondernemers en bezoekers zal dit de eerste keer zijn dat ze hiermee in aanraking komen en de gevolgen hiervan ondervinden. Dit kan (nogmaals) tot reuring in de binnenstad leiden. Hiervoor zullen we in de algemene communicatielijnen, de verleidingscampagne en de afstemming met het Platform specifiek aandacht moeten hebben.

Er is onvoldoende budget om de samenwerking met het Platform te continueren
De financiële dekking van het voortzetten van de samenwerking met het Platform is voor 2025 vanuit het Stadshart georganiseerd. Voor voortzetting in 2026 (en wellicht verder) zal een nieuwe aanvraag gedaan moeten worden in de begroting. Hierin vindt een integrale afweging plaats, die er mogelijk toe leidt dat er onvoldoende budget is om de samenwerking verder voort te zetten. Het niet voortzetten zorgt voor een afbreuk van de opgebouwde samenwerking en betrokkenheid van de Platformleden.

Datum 28 januari 2024

Er is onvoldoende budget om de uitvoering van de “blauwe adviezen” op te volgen
We hebben nog niet inzichtelijk wat de uitvoering/realisatie van de blauwe adviezen gaat zijn. Afhankelijk van de maatregelen kan dit wel substantieel worden. Kosten voor de uitvoering van de blauwe adviezen zullen ook bij de begroting 2026 aangevraagd en integraal afgewogen moeten worden. Dit kan er mogelijk toe leiden dat er onvoldoende budget is de blauwe adviezen op te volgen.

Vervolg
De raad wordt door middel van deze raadsbrief geïnformeerd. Gezien het belang van de uitwerking, de discussies die gevoerd zijn en de relatie met de nota Parkeren, is na afstemming met de griffie, besloten deze raadsbrief parallel te agenderen met de behandeling van de nota Parkeren in de raad. Daarmee wordt de discussie op het juiste moment en in de juiste context gevoerd.

Het Platform wordt over de inhoud van de collegereactie Bereikbaarheidsagenda, de Nota Parkeren en de Nota Mobiliteitsnormen na vaststelling direct na vaststelling in het college in een bijeenkomst op geïnformeerd. De evaluatie van het proces rondom de Bereikbaarheidsagenda en het gesprek over de continuering van het Platform vindt na behandeling in de raad plaats. De motie M7-1 “Participatie parkeerstrategie’ kan daarna worden afgedaan.

Openbaarheid
Deze raadsbrief en bijlagen zijn openbaar.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

waarnemend secretaris, Frank Wijnandts