

Uitgebreide versie van in te spreken tekst tijdens de raadsvergadering van 4 november 2024

Goedenavond voorzitter, raadsleden en verdere aanwezigen. Dank dat ik hier mag spreken.

Het is niet voor niets en ook niet de eerste keer dat hier een inspreker is naar aanleiding van het beoogde parkeerbeleid in de binnenstad van Zwolle. De bbZ heeft een heldere en holistische visie op het parkeren in de binnenstad van Zwolle, waarin ze pleit voor een adequaat, geaccepteerd en uitgebalanceerd parkeerbeleid met:

- maatwerk
- een maximale afstand tot parkeerhubs van 250 m van deur tot deur
- geen actieve stop op het parkeervergunningsverstrekkingenbeleid
- betaalbaarheid
- parkeren handhaven daar waar geen problemen zijn
- oplossingen voor mindervaliden, zieken en de gasten van bewoners
- aandacht voor parkeren van dienstverleners in de nabijheid

Dit alles, omdat de bewoners 24 uur per dag en 7 dagen per week leven in de stad!

Enkele standpunten worden gedeeld door de wethouders, maar van de meeste standpunten wordt “kennis of notie genomen”. Dit is zoals ik de raadvergadering van een maand geleden heb ervaren. Ik interpreteer “kennisnemen van...” als “we horen wat u zegt, maar we gaan er niets mee doen.” Ook van mogelijke toezeggingen van wethouders moeten we maar afwachten wat er echt mee wordt gedaan of dat het gemotiveerd terzijde wordt gelegd. Dit klinkt wellicht allemaal wat cynisch, maar dit is wel zoals het voelt. Bij de vergadering een maand geleden heb ik na afloop aan de wethouder kenbaar gemaakt, dat ik mij als bewoner van de binnenstad niet gehoord en gezien voel in de strategie die nu gekozen lijkt te zijn. Het gevoel dat ik krijg, is dat wij als bewoners een lastig terugkerend agendapunt zijn dat als formaliteit moet kunnen worden afgevinkt, zonder echt serieus te willen nemen.

Horen wat er gezegd wordt, is wat anders dan echt begrijpen wat er bedoeld wordt. Als u daadwerkelijk begreep wat er bedoeld wordt, dan zou u meer doen dan alleen “kennisnemen van...”

Het plan voor een autoloze binnenstad is gemaakt door mensen die zelf niet in de binnenstad wonen of hebben gewoond. Misschien ooit als student, maar niet als werkende burger al dan niet met een gezin. Het is een droom van deze mensen, maar niet van de meeste binnenstadbewoners, die hier 24 uur per dag 7 dagen per week wonen en leven. Dit maakt het verschil tussen een ideaalbeeld van de bedenkers en de werkelijkheid, waarin wij ons als bewoners dagelijks bevinden.

Een binnenstad autoluw, gericht op passanten die niet meer in de binnenstad mogen parkeren, maar in de parkeerhubs. Daarin kunnen we ons denk ik allemaal vinden. Maar dat is wat anders dan autoloos, waarbij ons als bewoners wordt ontnomen en ontegenwoordigd om een vergunning te kunnen krijgen om bij ons huis te mogen parkeren. Niet kunnen/ niet mogen parkeren in de buurt van je huis, kan een reden zijn om niet in een binnenstad te willen (blijven) wonen. Wij hebben er bewust voor gekozen in de binnenstad te willen wonen, maar wel in de wetenschap dat je als bewoner een parkeervergunning kunt krijgen. Als bewoners maken wij de stad “levend”, wij zorgen ervoor dat er geleefd wordt. Dat, in combinatie met

alle winkels, horeca, musea maakt Zwolle aantrekkelijk voor bezoekers. Zonder ons als bewoners wordt de binnenstad slechts een leeg decor. Ervaringen in andere landen waar historische binnensteden autoloos zijn geworden, leren dat als er geen bewoners meer zijn, de stad een “dode” stad wordt, zodra winkels en horeca sluiten. Is dat wat we willen?

Daarnaast rijzen er bij mij en meerdere bewoners met mij een aantal vragen en onduidelijkheden:

1. Het is onduidelijk wat het “wegvegen” van de zo’n 660 parkeervergunning plekken bijdraagt aan het verminderen van hittestress, uitstoot, fijnstof etc. Ik zou de gemeente willen vragen dit eerst te onderzoeken en aantoonbaar te maken, voordat dit plan wordt uitgevoerd.
2. Autoloos wordt de stad sowieso niet, aangezien er zo’n 1200 eigen parkeerplek bezitters zijn in de binnenstad. Waarom is er tot nu toe wel meegedacht in parkeeroplossingen bij talloze nieuwbouwprojecten in de binnenstad, maar zouden parkeervergunninghouders niet meer in de binnenstad mogen parkeren?
3. En waarom zijn de parkeervergunningen zo’n heet hangijzer, terwijl het slechts om een relatief kleine groep betreft ten opzichte van het totaalplan? Voor u lijkt het misschien gezeur van een kleine groep op het totaal, maar hebben wij daarom minder recht van spreken?
4. Meer groen, wat houdt dat dan in? Hittestress verminderen dat bewerkstellig je niet met struiken, planten en gras, daar heb je bomen voor nodig. Voor de meeste, misschien wel alle parkeervergunning plekken geldt dat daar geen bomen geplaatst kunnen worden of dat er al voldoende bomen staan.
5. Parkeervergunning plekken wegvegen betekent meer rijdend bewonersverkeer in de binnenstad. In plaats van 2 vervoersbewegingen (wegrijden en thuiskomen) worden dat er 4, laden/losssen, parkeren buiten de gracht, auto weer ophalen, inladen en weer vertrekken.
6. In toenemende mate kiezen bewoners voor elektrische auto’s, dit betekent sowieso al een vermindering van uitstoot. Daarvoor hoeven parkeervergunningen niet te verdwijnen.

U vindt het allen heel prettig schat ik zo in, dat u na uw werk of na deze vergadering naar huis rijdt, naar de plaats of wijk waar u met plezier woont en waar u de auto bij uw huis kunt parkeren. U vindt het denk ik ook fijn dat als u haast heeft, als uw kind in weer en wind opgehaald moet worden, als u nachtdienst heeft, als u zware boodschappen heeft gedaan, als u plots dringend ergens naartoe moet, bijvoorbeeld het ziekenhuis, noem maar op, dat dan de auto voor de deur staat en u niet hoeft na te denken en onnodig tijd verliest. Voor ons geldt datzelfde, maar onze wijk is de binnenstad, waar wij 24 uur per dag 7 dagen per week wonen, leven en werken. Dit is al vaker benoemd en ik hoop dat het tot u doordringt. Wij zijn geen passanten!

Er is een petitie geweest, er zijn gesprekken geweest, er waren sprekers namens de bewoners en ook op individuele titel, u heeft brieven ontvangen. Ook nu word ik cynisch, want hoe geweldig dat kunt u afvinken, “bewoners zijn gehoord”. Maar als oprechte zorg en bezwaren van bewoners genegeerd worden, dan voelen wij ons als binnenstadbewoners van Zwolle niet gehoord en gezien. Het lijkt en voelt voor mij dat het plan coûte que coûte door lijkt te moeten gaan zoals bedacht, ondanks terechte kanttekeningen die worden geplaatst vanuit de visie van de bbZ en verschillende sprekers en brieverschrijvers.

Zeggen dat u uw burgers uit uw eigen gemeente hoort, naar luistert en voor hen staat, dat is wat anders dan wat er nu gebeurt. Mij bekruipt het gevoel dat dit project een prestigeproject is geworden, waarmee Zwolle zichzelf op de kaart wil zetten. En dat lijkt belangrijker geworden dan de stem en het belang van uw eigen burgers. Maar hoe zit dat dan met uw verantwoordelijkheid als gemeente om belangen van uw burgers te behartigen?

En hiermee zeg ik niet dat het plan een slecht plan is, zeker niet. Groen, duurzaam, klimaat verantwoord, daar ben ik zeker voorstander van, dit willen we allemaal, maar we leven niet meer in een wereld zonder auto's. Dus er zal ergens een middenweg gevonden moeten worden. Die kunnen we m.i. alleen vinden als er ook daadwerkelijk naar alle betrokkenen wordt geluisterd. Doe dit per straat/ buurt en laat ons meedenken in oplossingen en mogelijkheden, in plaats van het plan door te duwen. Luister naar de visie van de bbZ.

Nogmaals horen wat er gezegd wordt, is wezenlijk wat anders dan begrijpen wat er wordt bedoeld. Wat u nu doet, is formeel kunnen afvinken dat bewoners hun zegje hebben kunnen doen en dat er gesprekken zijn geweest, maar de verantwoordelijkheid om er ook daadwerkelijk wat mee te doen neemt u, naar mijn mening onvoldoende of nagenoeg niet. En dat is een kwalijke zaak.

Het getuigt juist van leiderschap en goed bestuur als plannen en besluiten ook herzien of aangepast kunnen worden op basis van voortschrijdend inzicht, want misschien is er, als u eerlijk bent, in dit plan wel voorbij gegaan aan de belangen van de bewoners van deze wijk de binnenstad. Misschien is er als u eerlijk bent wel te makkelijk gedacht over de gevolgen van dit plan voor ons als parkeervergunninghoudende bewoners? U woont namelijk niet in het centrum van de stad. Misschien is dit plan wel gebaseerd op een mooie droom, een mooie illusie, maar niet op de realiteit van het nu. Dat wil niet zeggen dat het plan helemaal niet deugt, maar wel dat er een groot verschil is tussen:

- autoloos en autoluw
- helemaal geen vergunningen meer of maatwerk opties
- max 450m of max 250m van huisdeur tot auto

Even hierop inhakend: ik werd erop attent gemaakt dat er in 2017 een beleidsnota is geschreven over laadpalen op openbaar terrein in Zwolle. Als acceptabele maximale afstand werd hierin gesteld dat de laadpaal, lees parkeerplaats, zich binnen een straal van 250m van het perceel of woning van de gebruiker moet bevinden. 250m vond u in 2017 een acceptabele afstand, sterker nog het was een randvoorwaarde. Nu opeens niet meer?

De kracht van goed leiderschap zit in eerlijk zijn, besluitvorming durven herzien en aanpassen en bovenal uw ego opzij kunnen zetten. Het gevaar van een prestigeproject is dat er niet meer echt geluisterd wordt en andere belangen (en ego) belangrijker worden dan de behoeften en belangen van uw eigen bewoners. Terwijl dat toch juist hetgeen is waar u voor zou moeten staan.

Mevrouw de voorzitter, geachte raadsleden, ik ben benieuwd naar uw vragen. Dank voor uw aandacht.

Jeannine van Oosterom