ruimte voor morgen

Zwolle

Adaptieve Ontwikkelstrategie Mobiliteitshubs Zwolle

Inhoud

1	**Ruimte voor morgen**	**4**
1.1	Meebewegen met ontwikkelingen	4
1.2	Mobiliteitshubs: ruimtemakers met maatschappelijke functies	5
1.3	Waarom een adaptieve ontwikkelstrategie?	6
1.4	Waaruit bestaat de adaptieve ontwikkelstrategie?	7
1.5	Samenhang met ander beleid en andere projecten	8
1.6	Leeswijzer	9
2	**Wat willen we realiseren?**	**10**
2.1	Inleiding	10
2.2	Hub netwerk	11
2.3	Voorzieningen	17
2.4	Digitaal netwerk	19
2.5	Integraal systeem	20
2.6	Samenvatting	21
3	**Waar gaan we het hubnetwerk realiseren?**	**22**
3.1	Inleiding	22
3.2	Spoor nieuw toe te voegen stad: centrum- en buurthubs	23
3.3	Spoor bestaande stad: buurt- en microhubs	25
3.3.1	Buurthubs in de bestaande stad	26
3.3.2	Microhubs in de bestaande stad	27
3.4	Spoor Stad in de regio: regio-, stadsrand- en ov-hubs	29
3.4.1	Regiohubs	29
3.4.2	Stadsrandhubs	30
3.4.3	Ov-hubs	31
4.	**Hoe kunnen we het hubnetwerk realiseren?**	**33**
4.1	Inleiding	33
4.2	Context van gemeentelijke rolneming	33
4.3	Rolneming sporen van het hubnetwerk	34
4.3.1	Spoor nieuw toe te voegen stad	35
4.3.2	Spoor bestaande stad	40
4.3.3	Spoor Regio-, stadsrand- en ov-hubs	41
4.4.	Sturingsinstrumenten en rolneming spoor 1	42
5	**Hoe gaan we het hubnetwerk betalen?**	**44**
5.1	Inleiding	43
5.2	Hubs en parkeerzonering	45
5.3	Werkwijze	47
5.4	Gebruik van het model	47
5.5	Bekostiging	48
5.6	Borging en vervolg	49
6	**Hoe borgen we een adaptieve aanpak?**	**50**
6.1	Doel van een adaptieve strategie	50
6.2	Organiseren van de wisselwerking	55
6.3	Samenwerken met Rijk en regio	56
6.4	Tot slot	57
Bijlage 1	Programma van eisen hubs	58
Bijlage 2	Toelichting hubs in Spoor nieuw toe te voegen stad	68
Bijlage 3	Toelichting beoordeling varianten rolneming Spoor nieuw toe te voegen stad	77



Uitsnede beeldimpressie BURA urbanism / Bureau B+B

1. Ruimte voor morgen

1.1 Hubs randvoorwaardelijk voor woningbouw

Zwolle: een bruisende en gastvrije stad waar je welkom bent. Het is een fijne, compacte stad; er is veel te doen en alles is dichtbij. Een plek waar jong en oud plezierig kunnen wonen, waar steeds meer bezoekers het prachtige centrum en de omgeving er omheen weten te vinden en een plek waar ondernemers oneindige kansen zien. Kortom: in Zwolle is er voor ieder wat wils, nu én in de toekomst. Want, de stad is in beweging en wij bewegen mee. In vergelijking met zestig jaar geleden is het aantal inwoners van Zwolle verdubbeld. En we groeien nog verder. We breiden het woningaanbod in het centrumgebied uit met achtduizend extra woningen. Die groei is voorzien in het historische centrumgebied, de Spoorzone en de Nieuwe Veemarkt. We willen als groeiende stad een interessante plek blijven om te wonen, te ondernemen en te verblijven. Dat betekent dat we met een andere blik moeten kijken naar het gebruik van de beschikbare ruimte. Zo blijft Zwolle een leefbare, gezonde en bereikbare stad voor inwoners en bezoekers. Het is een groene stad met water nabij en aantrekkelijke routes naar onze voorzieningen.

Met de Parkeerstrategie Zwolle 2040 hebben we een belangrijke stap gezet om mee te bewegen met de ontwikkelingen van deze tijd. Hierbij gaan we uit van de volgende uitgangspunten:

- De openbare ruimte is van ons allemaal.
- We leggen de focus op voetgangers en fietsers.
- We creëren een betere balans tussen parkeerplekken en groen.
- We laten ruimte voor specifieke parkeerbehoeften.
- We gebruiken parkeeropbrengsten om onze stad te versterken.

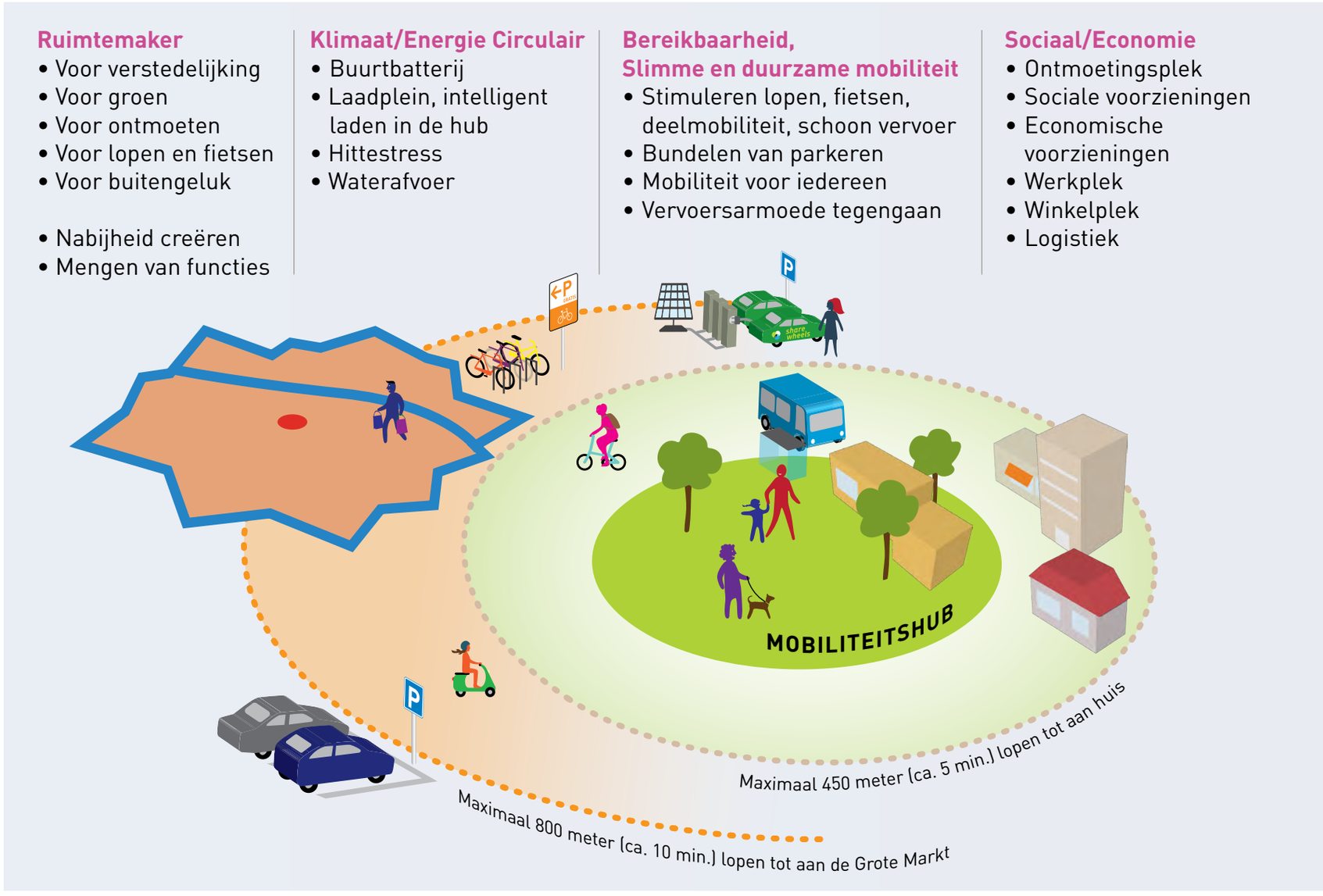
Met de uitgangspunten uit de parkeerstrategie bieden we ruimte aan ontwikkelingen in de stad. Eén van de maatregelen is het realiseren van parkeeralternatieven in mobiliteitshubs. Dit zijn goed toegankelijke locaties waar mensen hun auto kunnen parkeren, bijvoorbeeld in parkeergarages. Daarnaast zijn hubs ideaal om over te stappen naar een ander vervoermiddel zoals een deelfiets of voor voorzieningen in de buurt. Bovendien kan het de leefbaarheid in de bestaande stad verbeteren, doordat auto’s een minder prominente plek innemen

in het straatbeeld. Door middel van mobiliteitshubs ontstaat ruimte voor woningbouw rondom het centrumgebied. Bovendien ontstaat er ruimte voor voetgangers, fietsers, spelen en groen. Daarom maken we werk van het plannen, ontwikkelen, realiseren en exploiteren van mobiliteitshubs.

1.2 Mobiliteitshubs: ruimtemakers met maatschappelijke functies

Het idee van mobiliteitshubs is niet nieuw. In de omgevingsvisie ‘Ons Zwolle van Morgen 2030’ benoemen we mobiliteitshubs al als belangrijk middel om de groei en ontwikkeling van onze stad mogelijk te maken en tegelijkertijd invulling te geven aan de opgaves op het gebied van klimaatadaptatie, energietransitie en de gezonde leefomgeving.

Figuur 1 Mobiliteitshubs als ruimtemakers en maatschappelijk knooppunt



Mobiliteitshubs zijn namelijk meer dan een knooppunt van vervoermiddelen. Ze dragen bij aan woningbouw.

Ze zijn een onderdeel van de verduurzaming omdat je er kunt overstappen op schoner vervoer. Daarnaast helpen ze ons bij het autoluw maken van parkeren.
Tegelijkertijd raken ze aan opgaven op het gebied van klimaat, gezondheid en energie. Het is een plek waar je een deelauto kunt gebruiken, waar je naartoe kunt om boodschappen te doen en waar we met behulp van zonnepanelen energie opwekken. Daarmee zijn mobiliteitshubs een maatschappelijk knooppunt waar het mobiliteitsnetwerk, het sociale netwerk en het energienetwerk samenkomen.

Mobiliteitshubs hebben een multifunctionele en flexibele inrichting en daarmee zijn ze eenvoudig aan te passen als ontwikkelingen daar om vragen.
Om de meerwaarde van mobiliteitshubs zo groot mogelijk te maken, zoeken we naar samenhang met de parkeerstrategie en onze woningbouw-, klimaat-, gezondheid- en energieopgaven. Dit kan alleen door een aanpak op stedelijke schaal.

1.3 Waarom een adaptieve ontwikkelstrategie?

Tot een goed stedelijk netwerk van mobiliteitshubs komen, is een complex en langlopend proces. Ook omdat we afhankelijk zijn van projectontwikkelaars en woningbouwcorporaties die in verschillende gebieden op hun eigen tempo meebouwen aan onze stad.

Daarom is een strategie nodig die wendbaar en adaptief is. Daarmee bedoelen we dat we kunnen inspelen op veranderende omstandigheden. Bijvoorbeeld de snelheid waarmee gebouwd wordt, de haalbaarheid van de woningbouw, de omvang van de hubs en de planning. Daarbij kijken we naar de ruimte (waar komen de hubs en hoe groot zijn ze?) en naar de tijd (wanneer worden de hubs gerealiseerd?). Met deze aanpak kunnen we opgedane ervaringen en nieuwe inzichten toepassen als ontwikkelingen zich in een volgend stadium bevinden. Bijvoorbeeld als duidelijk is wanneer woningen worden opgeleverd, wanneer parkeertarieven worden aangepast of hoe de ontwikkeling van het aantal bezoekers aan de stad is en met welk vervoermiddel zij naar de stad komen. Zo kunnen we in de tijd bijsturen.

Tegelijkertijd hebben we wendbaarheid nodig om te anticiperen op ontwikkelingen in de woningmarkt. We moeten kunnen aansluiten op woonwensen van toekomstige inwoners. Als vanwege de vergrijzing bijvoorbeeld blijkt dat parkeren op afstand niet tot gewenste effecten leidt, moeten we ons beleid kunnen aanpassen. Bovendien moeten we op termijn de hubs ook kunnen afschalen mocht blijken dat er leegstand is. Op voorhand anticiperen op flexibiliteit in de realisatie van hubs is daarom belangrijk. Dit noemen we de “adaptieve ontwikkelstrategie (AOS) mobiliteitshubs”, in dit document kortweg AOS genoemd. We nemen met deze integrale strategie op stedelijke schaal in Nederland een koploperspositie in.

1.4 Waaruit bestaat de adaptieve ontwikkelstrategie?

Met de AOS willen we de komende tien tot twintig jaar met wisselende omstandigheden blijven sturen op de ontwikkeling van een samenhangend, stadsbreed netwerk van mobiliteitshubs.
In de AOS maken we gebruik van verschillende instrumenten:

1. Verschillende typen mobiliteitshubs en bijbehorende basiskwaliteit en opmaat naar een programma van eisen (PvE).
2. De parkeertool Stadshart en de dynamische parkeerbalans Spoorzone als onderlegger voor het netwerk van mobiliteitshubs in het centrumgebied. Deze tools brengen het aantal parkeerders in beeld per dagdeel, waar ze gaan parkeren, hoe de bezetting van de hubs is, enz.
3. Ontwikkelpaden met daarin op hoofdlijnen de planning en wisselwerking van de woningbouw, de planning van de mobiliteitshubs en het uitwerkingsbeleid van de parkeerstrategie.
4. Een afwegingskader en keuzes over de gemeentelijke rol voor eigendom en exploitatie van de mobiliteitshubs.
5. Een stadsbreed parkeerexploitatie model met daarin investeringskosten, exploitatiekosten en exploitatie-opbrengsten (parkeerinkomsten, inkomsten uit deelmobiliteit, enz.) van de mobiliteitshubs in het centrumgebied en het overig straatparkeren.

Deze instrumenten zijn een onderdelen van de AOS en worden met vaststelling hiervan ook vastgesteld als kaders om mee te werken.

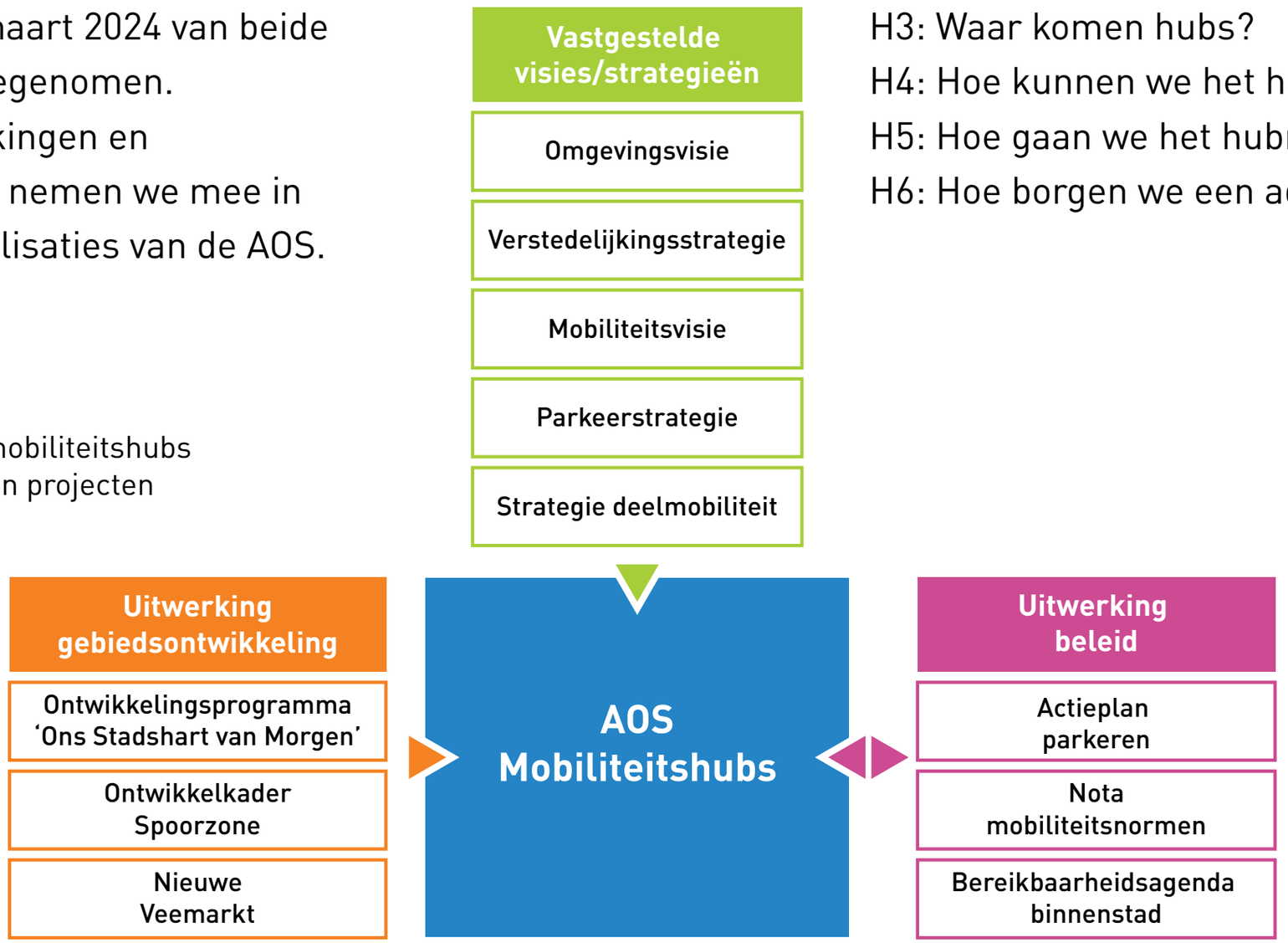
1.5 Samenhang met ander beleid en andere projecten

De AOS is een onderdeel van het uitwerkingsbeleid dat ontstaan is vanuit de Parkeerstrategie Zwolle 2040. Het uitwerkingsbeleid van de parkeerstrategie kent ook andere onderdelen die relevant zijn voor de uitwerking van de AOS. Denk aan:

- Het actieplan parkeren. Dit plan schetst onder andere de planning van het uitbreiden van de parkeerregule-ring en de hoogte van onze parkeertarieven.
- De nota mobiliteitsnormen: het opstellen van normen voor nieuwe gebiedsontwikkelingen voor het aantal parkeerplaatsen voor fiets, auto en deelmobiliteit en de wijze waarop het parkeren wordt opgelost.
- De strategie deelmobiliteit: het vertalen van onze ambitie om deelvervoer een volwaardig onderdeel van ons mobiliteitssysteem te laten zijn naar fysieke plekken voor het aanbieden van deeltweewielers en deelauto’s.
- De bereikbaarheidsagenda binnenstad. Hierin maken we een concreet plan om onze ambities voor een bereikbare en leefbare binnenstad met minder auto-parkeren invulling te geven.

Tevens hebben we in de Omgevingsvisie 2030 de koers uitgezet voor de ontwikkeling van het centrumgebied. De verschillende gebiedsontwikkelingen hebben kaders vastgesteld die we meenemen om samenhang te kunnen creëren, namelijk het ontwikkelkader Spoorzone en het ontwikkelingsprogramma 'Ons Stadshart van Morgen'. Deze kaders kennen ieder weer per gebiedsontwikkeling (Stadshart, Nieuwe Veemarkt en Spoorzone) uitwerkingen en besluiten die het gebiedsproces van gebiedsvisie, ruimtelijk ontwikkelplan en omgevingsplan volgen. De genomen besluiten over gebiedsontwikkelingen zoals Weezenlanden-Noord, Noorderkwartier en de Nieuwe Veemarkt zijn leidend.

Het opstellen van het uitwerkingsbeleid van de parkeerstrategie loopt in geheel 2024. De gebiedsontwikkelingen vergen een langer proces en verkeren in verschillende fasen. De meest recente inzichten van maart 2024 van beide hebben we meegenomen.
Nieuwe uitwerkingen en ontwikkelingen nemen we mee in komende actualisaties van de AOS.



Figuur 2
Samenhang AOS mobiliteitshubs met ander beleid en projecten

1.6 Leeswijzer

De AOS is opgebouwd aan de hand van de volgende onderdelen:

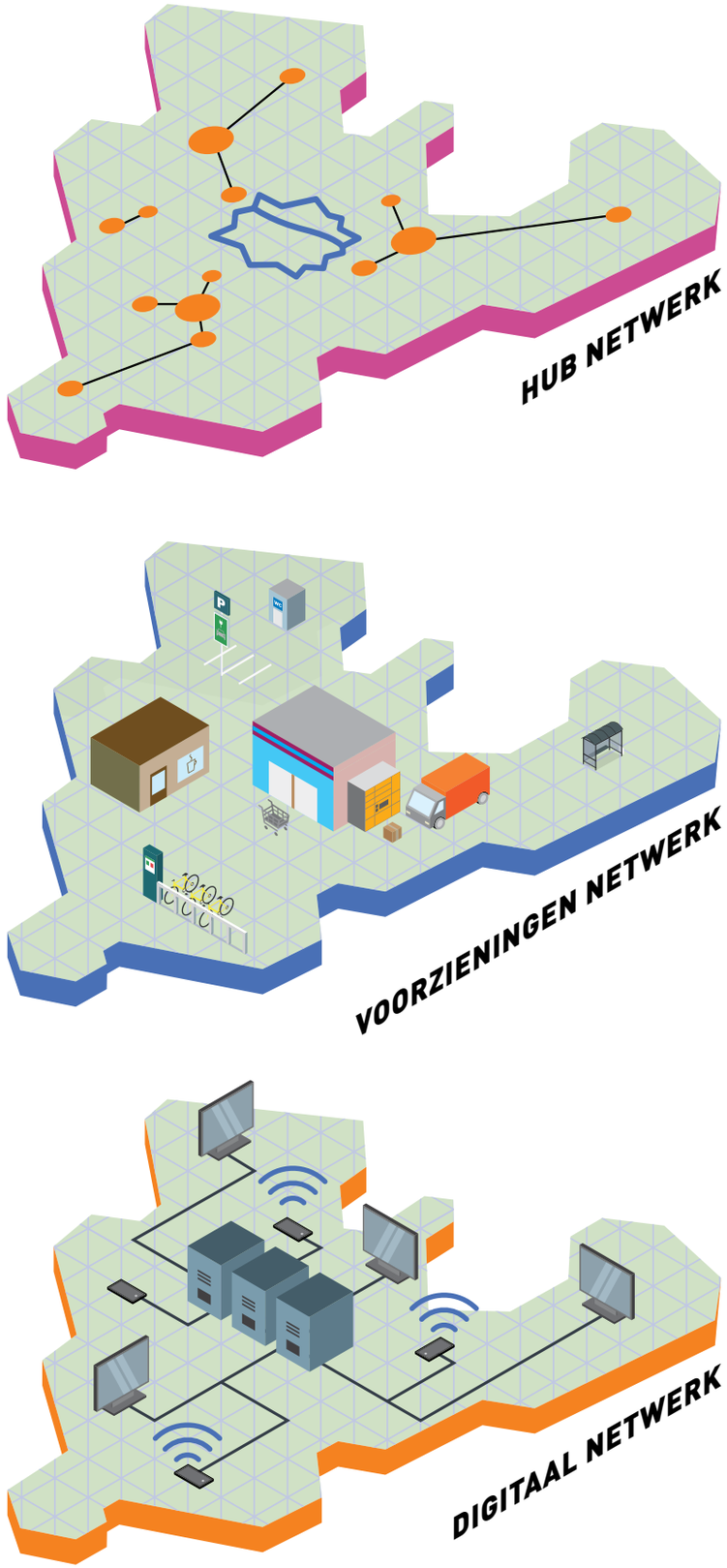
H2: Wat willen we realiseren?
H3: Waar komen hubs?
H4: Hoe kunnen we het hubnetwerk realiseren?
H5: Hoe gaan we het hubnetwerk betalen?
H6: Hoe borgen we een adaptieve aanpak?

2. Wat willen we realiseren?

2.1 Inleiding

We werken aan een stedelijk netwerk van mobiliteitshubs. Daarin onderscheiden we drie type netwerken.

- **Het hub netwerk**: dit geeft antwoord op vragen als welke type hubs komen waar, hoe groot moeten deze zijn en hoe passen we de mobiliteitshubs in?
- **Het voorzieningen netwerk**: welke voorzieningen en diensten zijn noodzakelijk per type mobiliteitshub? Welke kaders stellen we vanuit de AOS en wat is gebiedsspecifiek?
- **Het digitale netwerk**: dit netwerk ondersteunt het gebruik van de mobiliteitshubs. Deze systemen houden het netwerk draaiend en bieden inzicht door middel van monitoring. Daarnaast zijn er digitale systemen nodig om het netwerk draaiend te houden.

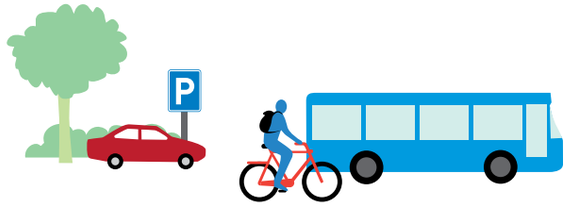


Figuur 3 Netwerkenkaart stadsbreed hubnetwerk

2.2 Hub netwerk

Het fysieke netwerk bestaat uit de mobiliteitshubs in de bestaande en de nieuw toe te voegen stad. Op elk ruimtelijk schaalniveau (regionaal, stedelijk, wijk en buurt) is de realisatie van mobiliteitshubs kansrijk en gewenst. Omdat het doel, de bezoekersgroep en de potentie van een bepaalde mobiliteitshub verschillend zijn, maken we onderscheid in verschillende types mobiliteitshubs. Elk type mobiliteitshub heeft daarin zijn eigen kenmerken. In tabel 1 geven we een samenvatting van de verschillende type mobiliteitshubs die we onderscheiden in de AOS.

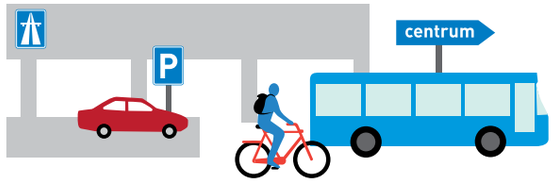
Typologieën hubs



Regiohubs

Regiohubs zijn hubs waar reizigers terecht kunnen voor goede aansluitingen op meerdere vormen van vervoer. Ook vind je er voorzieningen zoals parkeerruimte, fietsenstallingen, wachtruimte en laadpalen. Met deze hubs kunnen reizigers de fiets, auto, openbaar vervoer en deelmobiliteit combineren. Dit leidt tot minder vervoersbewegingen en een betere bereikbaarheid met meer reiscomfort in de regio. Provincie Overijssel start in de regio met verschillende pilot-locaties ('t Harde en Lichtmis) en werkt nauw samen met gemeenten. Deze pilot-locaties zijn strategisch gekozen locaties nabij knooppunten van regionale buslijnen of treinstations. Door hoogwaardig openbaar vervoer aan te bieden als beter alternatief voor de privéauto in de kernen rondom onze stad, voorkomen we vervoersbewegingen en parkeerdruk in en om de stad.

Stadsrandhubs



Stadsrandhubs zijn hubs aan de rand van de stad, waar bezoekers van de stad hun auto kunnen verruilen voor andere vervoersmogelijkheden zoals de bus, de (deel)fiets of andere deelvoertuigen. Op die manier bieden we een goed alternatief en kunnen we een deel van het autoverkeer buiten de stad afvangen.

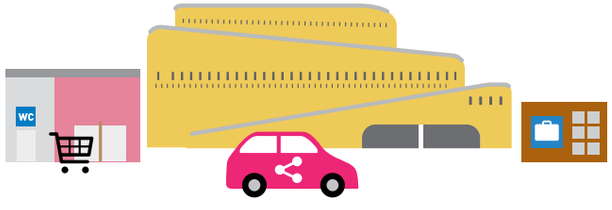
Stadsrandhubs liggen op goed bereikbare plekken langs de ring, hoofdwegen en -fietsroutes en in de buurt van hoogwaardig openbaar vervoer. Stadsrandhubs hebben een beperkt voorzieningenniveau, maar zijn kansrijke locaties voor verkooppunten van duurzame brandstoffen of laadstations. In overleg met grote werkgevers kunnen we afstemmen of personeel gebruik kan maken van deze goed bereikbare locaties en verder kunnen reizen met bijvoorbeeld een (deel-)fiets of pendelbus naar het werk.

Ov-hubs



Ov-hubs zijn trein- en/of busstations waar reizigers kunnen overstappen op (hoogwaardig) openbaar vervoer. Op deze locaties is het belangrijk dat er voldoende plaats is om fietsen te stallen en deelmobiliteit aan te bieden. De ov-hubs zijn kansrijke locaties voor het toevoegen van voorzieningen. Dit is wel afhankelijk van de grootte van het ov-knooppunt. We maken onderscheid tussen nationale en regionale ov-hubs. Zo heeft het hoofdstation van Zwolle, als tweede ov-knooppunt van Nederland, een nationale functie met grote aantallen reizigers. Deze ov-hub van nationaal belang heeft daarom meer capaciteit, faciliteiten en diensten dan ov-hubs voor de regio. Station Stadshagen heeft een regionale functie voor bewoners van Stadshagen en studenten vanuit het noordwesten van Overijssel. De regionale ov-hubs zijn vooral op- en overstapplaatsen van inwoners en werknemers in Zwolle en omgeving. Deze stations worden bediend door regionale vervoerders.
De regionale hubs, stadsrandhubs en ov-hubs zijn

voorzien van maaiveld parkeerplaatsen of gebouwde voorzieningen, waarbij we veelal gebruik maken van bestaande P+R-terreinen nabij (bus)stations. De hoogte van het voorzieningenniveau is afhankelijk van de grootte en locatie van de hub.



Centrumhubs

Centrumhubs zijn gebouwde parkeervoorzieningen langs ontsluitingswegen aan de randen van het centrum. Ze dragen bij aan de ambitie om onze binnenstad autoluw te maken. De centrumhub biedt parkeergelegenheid voor de privéauto en fiets en heeft een ruim aanbod deelmobiliteit gericht op bewoners, werknemers en overige bezoekers van het centrum. Het verzorgingsgebied is maximaal 450 meter (ca. 5 minuten) lopen voor bewoners en maximaal 800 meter (ca. 10 minuten) lopen voor bezoekers of werknemers vanuit de aankomst van de hub.

De centrumhubs liggen in het Zwolse centrumgebied, het Stadshart en de Spoorzone. De centrumhubs zijn relatief grootschalige gebouwde voorzieningen met meerdere lagen parkeerplaatsen en met energievoorzieningen gekoppeld aan eigen gebruik en de directe omgeving (denk aan clusters van energie-infra en een stadsbatterij). Ze hebben een ruim aanbod aan voorzieningen, bijvoorbeeld een buurtsuper, fietsreparatieshop, en/of kleinschalige horeca met mogelijke koppeling met maatschappelijke voorzieningen bijvoorbeeld een buurtapotheek. Daarmee zijn ze een aanvulling op het aanbod in de omgeving. Het uitgangspunt voor centrumhubs is dat het mobiliteitsaanbod en de voorzieningen in één gebouw zijn ondergebracht. De bundeling maakt de plek tot een brandpunt in het gebied waar verschillende gebruikersgroepen van profiteren.

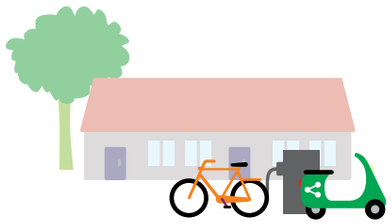


Buurthubs

Een buurthub is meer dan een parkeerlocatie. Het is een meerwaarde voor nieuwe en bestaande buurten. Een buurthub is een centrale plek om de eigen auto of fiets te parkeren en waar bewoners terecht kunnen voor deelmobiliteit zoals fietsen, scooters, auto's en bakfietsen.

Het verzorgingsgebied van een buurthub is maximaal 450 meter (ca. 5 minuten) lopen. Om logistieke bewegingen in de wijk te verminderen, kunnen bewoners bij de buurthub ook een pakketje afhalen of brief posten. Als centrale plaats in de buurt kan de hub ook een meerwaarde hebben voor sociaalmaatschappelijke (buurthuis) of commerciële (detailhandel, horeca, vergaderen) functies. Een gemeenschappelijke ruimte of ontmoetingsplek kan hiervoor een passende invulling zijn.
Het plaatsen van deelauto's en het initiëren van buurtinitiatieven op een centrale plek als een buurthub, kunnen zorgen voor meer leefruimte in de straten. Doel is dat we bewoners stimuleren om alternatieven te kiezen voor de (tweede) auto. De parkeerplekken die hierdoor vrijkomen, kunnen we inzetten voor een verbetering van onze openbare ruimte zoals ruimte voor lopen, fietsen, ontmoeten, spelen en vergroening. Zo dragen buurthubs ook bij aan klimaatadaptatie en sociale interactie. Bovendien kan er in sommige gevallen voor gekozen worden om de vrijgekomen ruimte in te zetten voor kleinschalige woningbouw.
Buurthubs kunnen ook een rol vervullen in het aanbod van seniorenwoningen.

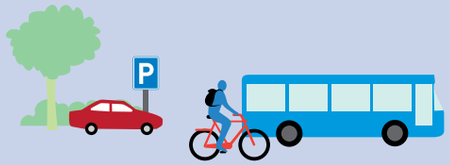
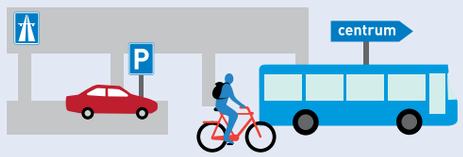
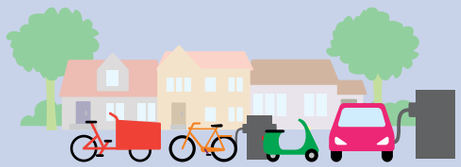
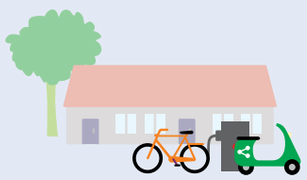
Als parkeren op afstand in een centrumhub voor senioren een belemmering vormt, kan een buurthub dichterbij een uitkomst zijn. Bij buurthubs maken we onderscheid tussen de buurthubs op maaiveld (bestaande parkeerplaatsen nabij bijvoorbeeld een buurtcentrum) en buurthubs in een gebouwde voorziening. Dit zijn bijvoorbeeld meerlaagse inpandige hubs.



Microhubs

Microhubs zijn voor het stallen van de stadsbrede deelmobiliteit van bezoekers en forensen in de stad. Dat zijn meestal deeltweewielers (fietsen, bakfietsen en scooters). We clusteren deelmobiliteit om rommel en overlast in de openbare ruimte tegen te gaan. Door de microhubs weten bezoekers altijd het juiste aanbod aan deelmobiliteit te vinden op een vaste en vertrouwde plek, op maximaal 300 meter loopafstand. Bezoekers kunnen via een app de beschikbaarheid zien van de deelmobiliteit bij deze hubs. De hubs zijn in een afgebakend gebied (geofencing) aangegeven in de openbare ruimte in en rondom het Stadshart, Nieuwe Veemarkt en de Spoorzone.

Tabel 1 Beknopt overzicht van de Zwolse mobiliteitshubs.

Type hub	Mobiliteitsaanbod	Locatie	Doel	Verschijningsvorm
Regiohub 		In het buitengebied op goed bereikbare locaties.	Verbeteren ov-netwerk in de regio en autogebruik in de stad verminderen.	Maaiveld
Stadsrandhub 		Aan de rand van de stad nabij een provinciale weg of rijksweg.	Ontvangen van verkeer aan de rand van de stad om bezoekers en werknemers met het ov of per (deel)fiets naar de bestemming te brengen.	Maaiveld of gebouwde voorziening
Ov-hub 		Nabij een trein- of regionaal busstation.	Bezoekers per trein of bus laten overstappen op ander vervoer om de reis te vervolgen.	Maaiveld of gebouwde voorziening
Centrumhub 		Aan de rand van het centrumgebied.	Ontvangen van verkeer aan de rand van het centrumgebied en bewoners en bezoekers laten overstappen op ander vervoer.	Gebouwde voorziening
Buurthub 		Gelegen op centrale plekken in de buurt.	Mobiliteitsvoorziening in de buurt. Bewonersparkeren van (deel)auto's en/of fietsen centraal organiseren en zo ruimte vrijmaken.	Maaiveld of inpandig
Microhub 		Verspreid door de stad als een dekkend netwerk.	Stimuleren actief en schoon vervoer. Microhubs zijn 'opstapplekken' voor deelfietsen of -scooters in de stad.	Maaiveld, zowel digitaal als fysiek

Op de langere termijn willen we ook microhubs creëren bij drukbezochte bestemmingen zoals winkelcentra, scholen, openbare voorzieningen en het ziekenhuis.



Basiskwaliteit

Voor ieder type mobiliteitshub hebben we de basiskwaliteit geschetst voor:

- Mobiliteitsaanbod (bereikbaarheid & toegankelijkheid)
- Ruimtelijke kwaliteit & Duurzaamheid
- Voorzieningen
- Veiligheid & Toezicht
- Beheer & Onderhoud

De uitwerking op hoofdlijnen is ook het niveau waarop we uitspraken doen in deze AOS. Op basis van deze uitwerking kunnen we in een volgende stap een programma van eisen (PvE) opstellen op functioneel en technisch niveau. De uitwerking hiervan gebeurt in de specifieke gebiedsontwikkelingen en/of projecten. Dit proces kunnen we continu verbeteren, waarbij we de kennis en inbreng vanuit de gebieden en de beleidsdisciplines zoals mobiliteit, economie, sociaal, energie en stedenbouw meenemen.
In bijlage 2 beschrijven we de uitwerking van de basiskwaliteit per type hub en hoe het proces eruitziet om te komen tot een PvE.

Het formuleren van een PvE is gekoppeld aan de mobiliteitsprogramma´s van eisen (MPvE's) , die worden opgesteld voor gebiedsontwikkelingen zoals vastgelegd in de omgevingsvisie. Dit interactieve proces eindigt met het vastleggen van een PvE in de planuitwerking van een specifieke hub. De kennis en ervaring vanuit de gebieden en voortschrijdende planvorming voor mobiliteitshubs, zoals de centrumhub Weezenlanden-Noord en de centrumhubs in de Spoorzone, benutten we om haalbare mobiliteitshubs dichterbij te brengen. De rol van de AOS is om deze kennis en ervaring bij elkaar te brengen en te borgen.



2.3 Voorzieningen

Reizigers kunnen bij de meeste typen mobiliteitshubs ook terecht voor voorzieningen. Hoe meer reizigers, hoe groter de hub, hoe meer voorzieningen er mogelijk zijn. Zo zijn de voorzieningen in de centrumhubs divers en vormen ze een aanvulling op de voorzieningen in de buurt. Bijvoorbeeld een buurtsupermarkt waar dan wel genoeg gebruikers voor zijn. Kleinere microhubs zijn enkel voorzien van deeltweewielers in de wijken en buurten. Per hub zijn basisvoorzieningen (deelvervoer) en basisdiensten (laden elektrische voertuigen) aanwezig, die het gemak, comfort, de herkenbaarheid en gebruiksvriendelijkheid van de hubs verbeteren en daarmee bijdragen aan het gebruik ervan.

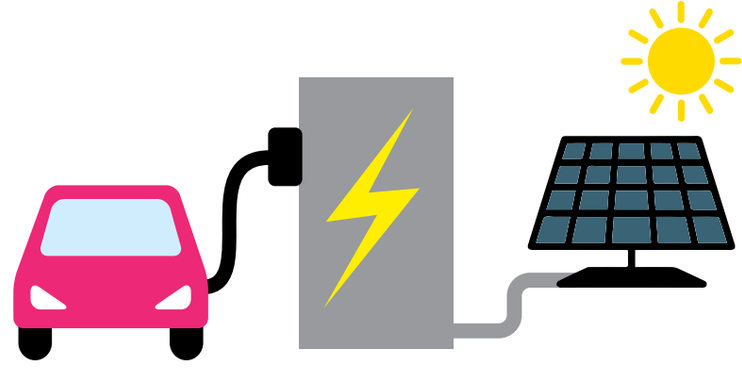
De diensten op een hub zijn vraag- en aanbodgestuurd en worden vaak door marktpartijen aangeboden. Deze stadsbrede diensten vragen om samenhang, een goede afstemming met de inrichting van de openbare ruimte en sturing op de toegankelijkheid. Denk hierbij aan pakketkluizen en laadinfra.

Als gemeente stellen we vooraf condities aan deze (commerciële) diensten, ook als we deze zelf realiseren of andere overheden of initiatiefnemers zoals bewoners(organisaties).

Pakketkluizen bij hubs

Pakketkluizen hebben een ruimtelijke impact op de omgeving. En kunnen een bijdrage leveren aan het verminderen van verkeersbewegingen. De openbare ruimte is schaars waardoor we de voorkeur geven aan pakketpunten in inpandige particuliere locaties zoals winkels, sportscholen of nieuwbouwcomplexen. We willen pakketkluizen in de openbare ruimte in het centrumgebied voortaan alleen nog toestaan bij mobiliteitshubs. Hierbij houden we rekening met de nabijheid van bestaande pakketkluizen/-afhaalpunten en verkeerseffecten. We gaan voor een open netwerk dat meegroeit met het gebruik van de kluis en van de hub.

Laadinfra



Voor schone mobiliteit is het noodzakelijk dat er voldoende laadmogelijkheden zijn. Het aantal elektrische auto's neemt in snel tempo toe. In de EU mogen vanaf 2035 geen auto's meer verkocht worden met een verbrandingsmotor. Dit vraagt om een uitgebreide laadinfrastructuur. Om ervoor te zorgen dat nieuw te bouwen mobiliteitshubs klaar zijn voor de toekomst moet hier bij de bouw al rekening mee worden gehouden.

Het grote aantal laadpalen dat nodig gaat zijn in mobiliteithubs kent de nodige uitdagingen. Vanwege netcongestie kan het voorkomen dat er onvoldoende capaciteit beschikbaar is waardoor het niet mogelijk is om een aansluiting te krijgen. Dit vraagt om slimme oplossingen. We zoeken naar oplossingen die ruimtebesparend zijn, ons minder afhankelijk maken van het net en die piekmomenten kunnen opvangen.

Mobiliteitshubs kunnen worden voorzien van zonnepanelen met een zonnecarport op het dak en zonnepanelen op gevels om zoveel mogelijk in de eigen elektriciteitsbehoefte te voorzien. Met behulp van opslagsystemen kan zonne-energie worden opgeslagen om later te worden benut. Hiermee worden pieken op het elektriciteitsnet voorkomen. Deze opslag kan ook een rol spelen voor het gebied waar de mobiliteitshub zich in bevindt. Door inzet van slim laden en een energiemanagementsysteem kan de opgewekte en opgeslagen energie ingezet worden voor het laden van elektrische auto's. Om ruimtegebruik te beperken, onderzoeken we de mogelijkheden om de benodigde infrastructuur zoals transformatorhuisjes in de hub op te lossen.

Extra voorzieningen
Extra commerciële en maatschappelijke voorzieningen, zoals horeca en ontmoetingsruimte bij hubs, bepalen we vanuit het programma van de gebiedsontwikkeling of de wijk waar we een mobiliteitshub realiseren.
Wanneer het mogelijk is om deze voorzieningen in de hub toe te voegen of nabij de hub te realiseren, stimuleren we dit. We kunnen extra voorzieningen toevoegen op basis van een analyse van het bestaande voorzieningenniveau in de nabije omgeving van de hub en de beoogde gebruikers.

2.4 Digitaal netwerk

De diensten in een hub worden vaak digitaal aangestuurd. Bijvoorbeeld het gebruik en betalen van deelmobiliteit, het ophalen van een pakketje, de verwijssystemen naar de hubs, de beschikbaarheid van het aantal parkeerplekken of een ruimte reserveren. Om deze diensten goed af te stemmen op de reiziger, goed te beheren, te exploiteren en te monitoren, wordt informatie steeds belangrijker. Actuele data zijn nodig om bij te kunnen sturen. Bijvoorbeeld om als gemeente te monitoren of het (deel)mobiliteitsconcept voldoende functioneert. Maar ook om te sturen op de bezetting van de parkeerplaatsen of de piekvraag naar stroomgebruik. Hiervoor hebben we een centraal regisserend en digitaal systeem nodig. Deze digitale diensten moeten in de toekomst vergelijking en verwijzing tussen

hubs mogelijk maken met informatie over routes, beschikbaarheid van parkeerplaatsen (fiets en auto), het snelste vervoermiddel en eventueel realtime data over hoe druk het in onze stad is.

2.5 Integraal systeem

De typen hubs in ons stadsbrede netwerk verbinden we op verschillende manieren met ons beleid in de leefomgeving. Mobiliteitshubs kunnen bijvoorbeeld onderdeel zijn van de energietransitie, doordat ze groene energie opwekken en een rol kunnen spelen in het reduceren van netcongestie. Dit betekent dat we duurzaam opgewekte energie die we niet kunnen terug leveren aan het netwerk, gebruiken voor bijvoorbeeld het opladen van elektrische auto's. Mobiliteitshubs kunnen ook bijdragen aan klimaatadaptie, doordat ze openbare ruimte vrijspelen voor groen en daarmee invloed op wateroverlast en hittestress hebben.

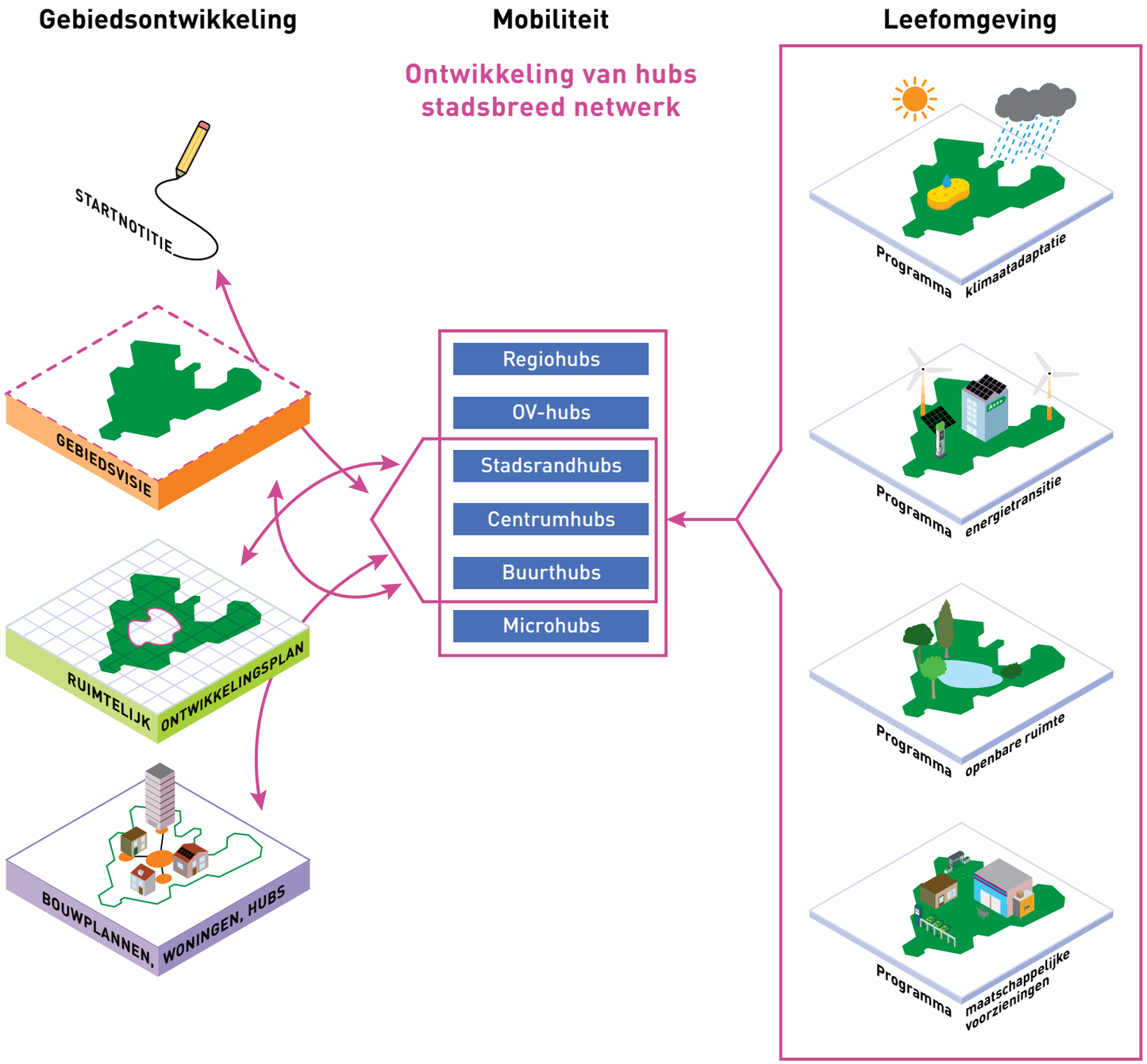
Bovendien bieden hubs ruimte aan maatschappelijk voorzieningen in de wijken en buurten. We moeten hubs goed inbedden in de openbare ruimte. Dat geldt voor mobiliteitshubs in onze gebiedsontwikkelingen en in de bestaande stad.

In de bestaande stad is de uitrol van buurt- en microhubs noodzakelijk om ruimte vrij te maken voor de realisatie van onze ambities op het gebied van klimaatadaptatie, hittestress en vergroening. Buurt- en microhubs kunnen ook bijdragen aan het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit bijvoorbeeld door middel van groenvoorzieningen en het realiseren van extra woningen en voorzieningen (meervoudig ruimtegebruik). Daarnaast stimuleert het fijnmazig aanbieden van deelmobiliteit de mobiliteitstransitie die noodzakelijk is om de bestaande stad leefbaar en bereikbaar te houden.

Nevenstaand figuur schetst de relatie van de verschillende type hubs met de beleidsvelden en het gebiedsontwikkelingsproces. Dit laat zien dat ons stadsbrede netwerk een complex en integraal vraagstuk is.

2.6 Samenvatting

Ons stadsbrede netwerk van mobiliteitshubs functioneert op termijn als een dynamisch geheel en onderdeel van het mobiliteitssysteem. Daarom zetten we in op de realisatie van het hele netwerk, in al zijn verschillende vormen. Het is daarbij belangrijk dat de ontwikkeling van het netwerk plaatsvindt onder regie van de AOS.



Figuur 4 Verwevenheid gebiedsontwikkeling en beleid en AOS

3. Waar komen hubs?

3.1 Inleiding

Om tot een stadsbreed netwerk van mobiliteitshubs te komen, hebben we de complexe verwevenheid vertaald naar een aantal sporen. We maken onderscheid in mobiliteitshubs in de nieuw toe te voegen stad, de bestaande stad en de stad als onderdeel van de regio.



- **Spoor nieuw toe te voegen stad: centrum- en buurthubs**
  Dit zijn de mobiliteitshubs die we direct koppelen aan de gebiedsontwikkelingen in het centrumgebied: Stadshart, Nieuwe Veemarkt en Spoorzone. Ze kunnen ook bestaande wijken helpen de verblijfskwaliteit te verbeteren door auto's in de hubs op te vangen.

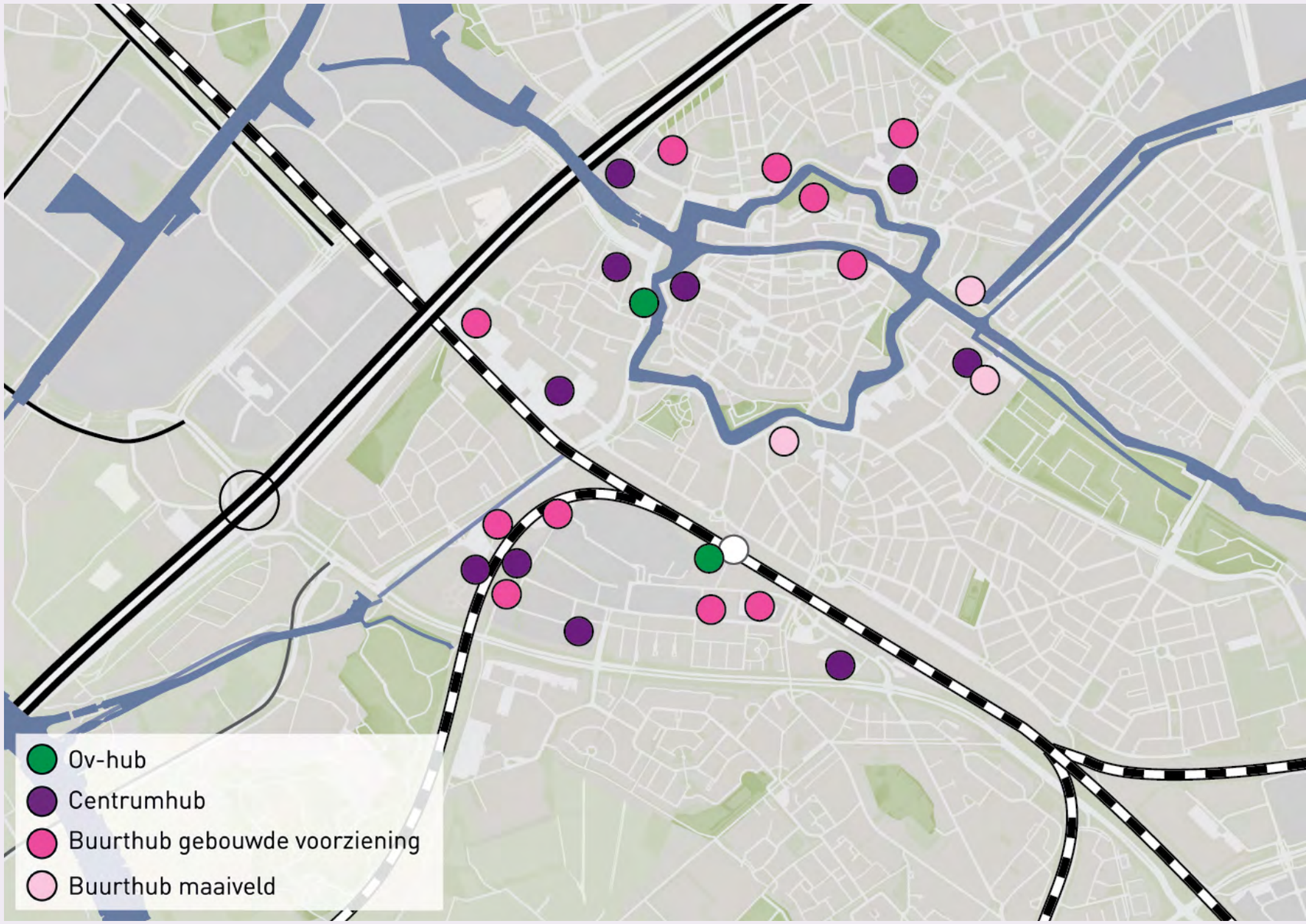
- **Spoor bestaande stad: buurt- en microhubs**
  In de bestaande stad gaat het over kleinschalige buurthubs (voornamelijk geen gebouwde voorzieningen) en over microhubs voor deeltweewielers.

- **Spoor stad in de regio: stadsrand-, regio- en ov-hubs**
  De stadsrand-, regio- en ov-hubs hebben een functie voor bezoekers aan onze stad. Hiervoor is samenwerking met mede-overheden en instanties noodzakelijk.

3.2 Spoor nieuw toe te voegen stad: centrum- en buurthubs

Voor de nieuw toe te voegen stad werken we in dit spoor hoofdzakelijk aan de realisatie van mobiliteitshubs in de gebiedsontwikkelingen in ons centrumgebied: Stadshart, Spoorzone en Nieuwe Veemarkt. Het gaat om de gebiedsontwikkelingen Noorderkwartier, Weezenlanden-Noord, Roelenkwartier en Nieuwe Veemarkt. Dit zijn de grootschalige binnenstedelijke ontwikkelingen met de meeste dynamiek. De behoefte aan kaders en uitspraken is groot.

Figuur 6 Overzichtskaart voorziene netwerk mobiliteitshubs centrumgebied



We werken aan uitwerking van tien centrumhubs (Stadshart en Spoorzone) en zestien buurthubs. Dit doen we in nauwe samenwerking met de gebiedsontwikkelingen. Bovenstaand figuur geeft een overzicht van de locaties en de grootte van deze mobiliteitshubs.

Deze overzichtskaart is een mogelijk eindbeeld op basis van de inzichten die we nu kennen. In bijlage 2 is meer informatie te vinden over deze inzichten. Maar één ding weten we zeker: de kans is groot dat het niet helemaal gaat worden zoals nu voorzien. We gaan met de AOS in kleine stappen vooruit en zijn wendbaar om bij te sturen waar nodig. Zo kunnen we goed inspelen op veranderingen in de gebiedsontwikkelingen.

Vanzelfsprekend kunnen we de mobiliteitshubs niet allemaal tegelijkertijd uitvoeren. Het is essentieel dat we dit stap voor stap doen in verband met de bereikbaarheid van de stad, overlast van uitvoering, beschikbare parkeercapaciteit en financiële middelen. In hoofdstuk 6 zoomen we in op de ontwikkeling, uitrol en afhankelijkheden van de mobiliteitshubs in het centrumgebied. Daarnaast beantwoorden we de vraag hoe we de adaptieve aanpak borgen.

Overige gebiedsontwikkelingen

Naast de gebiedsontwikkelingen in het centrumgebied werken we in Zwolle aan andere gebiedsontwikkelingen zoals Oosterenk, Zwartewaterzone en Stadshagen. Elk van deze gebieden heeft zijn eigen dynamiek en opgaven. Het gaat om een inpassing in de bestaande stad, een uitlegveld of de realisatie van een nieuw stadsdeel. In onze parkeerstrategie hebben we over de realisatie van nieuwbouw en parkeren buiten het centrumgebied het volgende vastgesteld:

"Bij nieuwbouw worden parkeervoorzieningen op eigen terrein gerealiseerd of in collectieve parkeervoorzieningen. Zo kunnen we efficiënt gebruik maken van de parkeercapaciteit door dubbelgebruik van bijvoorbeeld bewoners, bedrijven en bezoekers. Kan een ontwikkelaar onderbouwen dat parkeren op eigen terrein niet mogelijk is of ligt de ontwikkeling in een (zeer) sterk stedelijk gebied? Dan zijn bestaande parkeeraccommodaties in de omgeving of in nieuwe parkeervoorzieningen op grotere afstand een oplossing. Daar houden we wel rekening met maximale loopafstanden."

Deze uitspraak betekent dat als bij een ontwikkeling de parkeeropgave niet op het eigen terrein kan, dat de realisatie van een mobiliteitshub een reële optie is die verkend wordt. Hoe meer stedelijk de ontwikkeling hoe logischer de optie van een mobiliteitshub. In de betreffende gebiedsontwikkelingen gaan we dit vervolgens nader verkennen.

3.3 Spoor bestaande stad: buurt- en microhubs

Het tweede spoor van het netwerk van mobiliteitshubs gaat over de bestaande stad. In de bestaande stad spelen verschillende opgaves en ambities op het gebied van vergroening, leefbaarheid, sociale cohesie en klimaatadaptatie. Vaak zijn dit uitdagingen binnen een beperkte beschikbare openbare ruimte, waar de stallingsruimte voor auto's dominant is. Met de uitrol van buurthubs en microhubs over de bestaande stad maken we ruimte vrij voor de realisatie van al deze ambities én het aanjagen van het gebruik van actieve (deel)mobiliteit. Daarmee draagt het bij aan de mobiliteitstransitie.

3.3.1 Buurthubs in de bestaande stad

De basis van de buurthub in de bestaande stad wordt gevormd door het parkeren van de privé-auto op beperkte afstand van de woning, het gebundeld aanbieden van een uitgebreid en laagdrempelig aanbod aan (deel)vervoer en aanvullende voorzieningen en diensten voor onze bewoners. Iedere buurthub is anders en voldoet aan andere behoeften. Om een buurthub te realiseren, kijken we dus naar de specifieke situatie van de buurt en de bewoners. Daarbij kijken we ook naar koppelkansen met bestaande programma's, projecten en (bewoners)initiatieven, bijvoorbeeld het autodelen in Assendorp.

Voor de locatie van de buurthubs kijken we naar centrale plekken in de wijk, waar ruimte is voor het parkeren op afstand. Waar mogelijk sluiten we een buurthub aan op het ov-netwerk.



De buurthub ligt op een plaats waar mensen bij elkaar komen. Bijvoorbeeld een wijkwinkelcentrum, zorginstelling of bij een afvalverzamelingspunt in de buurt. Deze locaties hebben al een groot bereik. Door hier buurthubs te realiseren, versterken we de mobiliteitsfuncties. Dit vergroot het gebruik van de hub. Mensen geven immers beleving aan een plek. Daarnaast zijn er verschillende aanleidingen om buurthubs te realiseren. De eerste is als de buurt erom vraagt. Dan gaan we in gesprek en faciliteren het proces om tot realisatie te komen. Ten tweede kunnen herinrichtingsplannen aanleiding zijn om anders om te gaan met parkeren. Tot slot kunnen plannen voor (kleinschalige) woningbouw in de buurten leiden tot het bundelen van parkeren en deelmobiliteit in een buurthub.

3.3.2 Microhubs in de bestaande stad

De microhubs bieden ruimte aan deeltweewielers (deelfiets, deelscooter en deelbakfiets). We concentreren hiermee het aanbod. Dat vergroot de vindbaarheid van deeltweewielers en we gaan daarmee verrommeling tegen in de openbare ruimte. De deeltweewielers worden vooral gebruikt door bezoekers, studenten en forenzen. Deze reizigers komen vaak via een ov-verbinding of P+R locatie in Zwolle aan. De deeltweewielers zijn een aanvulling op het openbaar vervoer. Bijvoorbeeld als voor- en natransport naar een halte. Of als vervoermiddel waar geen of beperkt ov-aanbod is.

Voor potentiële locaties kijken we naar concentraties van winkels, kantoren, industrie, bijeenkomstlocaties, lager onderwijs, middelbaar onderwijs en hoger onderwijs. Vervolgens kijken we naar handige locaties om de hubs te plaatsen, bijvoorbeeld bij VVE-gebouwen, parkeerplaatsen, straathoeken of bushaltes. De microhubs rond basisscholen en winkels zien we als kansrijke locaties waar we deelbakfietsen kunnen stallen. Op basis van de analyse naar verkeersstromen bepalen we in welke wijken deelbakfietsen kansrijk zijn om aan te bieden bij buurthubs. Ook kijken we naar korte autoritten tussen de wijken in relatie tot het busnetwerk.

Op veel gebruikte routes waar geen buslijn loopt, is deelmobiliteit kansrijk als aanvulling op het openbaar vervoer.
Voor optimaal gebruik van deelmobiliteit is nabijheid belangrijk. Uit het mobiliteitsonderzoek dat we in 2021 en 2023 hebben uitgevoerd in Zwolle blijkt dat een afstand van 300 meter tot deelmobiliteit gewenst is.
Dit nemen we mee in het bepalen van potentiële locaties om tot een (nagenoeg) dekkend netwerk te komen.

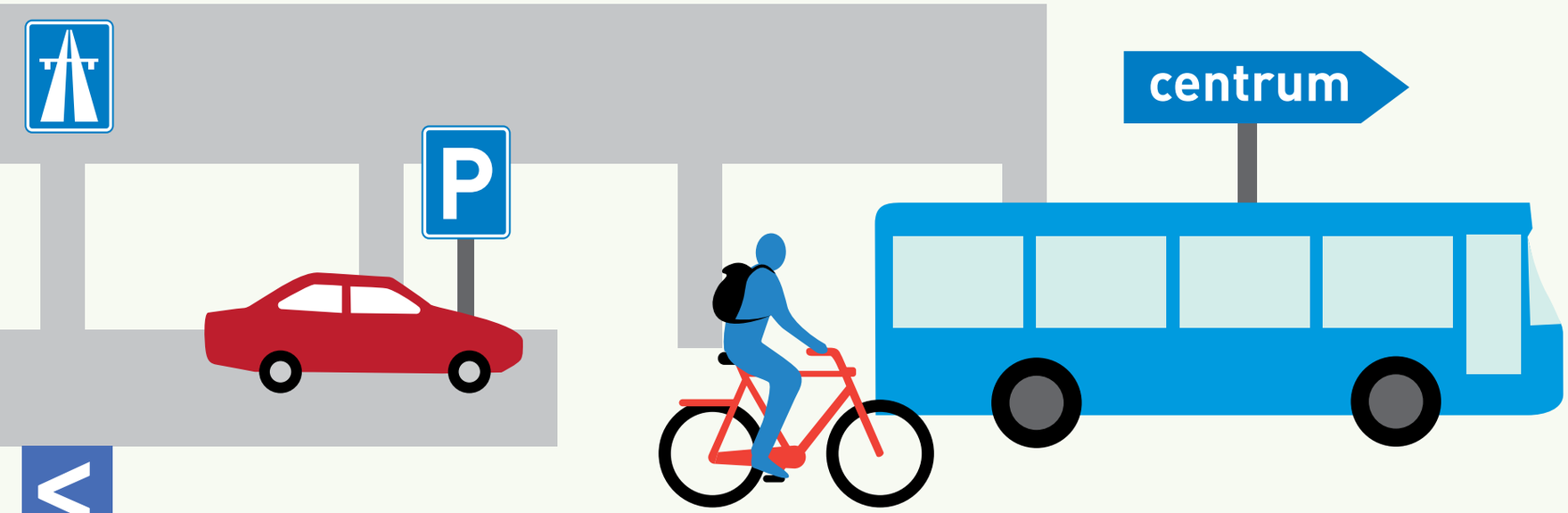


3.4 Spoor stad in de regio: regio-, stadsrand- en ov-hubs

Het derde spoor richt zich op het functioneren van de stad in de regio. Dagelijks reizen veel bezoekers, werknemers en toeristen van en naar onze stad. Het grootste deel daarvan komt met de auto naar Zwolle. Met de inzet van regio-, stadsrand- en ov-hubs bieden we de bezoekers, werknemers en toeristen het alternatief om hun auto aan de rand van de stad veilig te parkeren en via actieve vormen van mobiliteit of het OV de stad in te gaan. Hiermee bieden we een goedkoper alternatief dan parkeren in de stad.

3.4.1 Regiohubs

De regiohubs ontwikkelen we in samenhang met de afspraken in het kader van het meerjarenprogramma infrastructuur en ruimte (MIRT) die gemaakt zijn met het Rijk en de provincie. Met regiohubs op strategische locaties nabij ov-knooppunten, stimuleren we bezoekers en werknemers van de stad om met het openbaar vervoer naar Zwolle te komen. Locaties als treinstation Kampen-Zuid, Wezep, Lichtmis of busstation Hasselt lenen zich voor deze functie. Daarnaast geldt dat we in de gehele regio het gebruik van openbaar vervoer willen stimuleren.



3.4.2 Stadsrandhubs

De stadsrandhubs zijn goed bereikbare locaties aan de rand van Zwolle. Deze plekken liggen in alle windrichtingen en vormen de schakel tussen onze stad en ons buitengebied.

We hebben op dit moment verschillende locaties in beeld voor de stadsrandhubs. Deze locaties komen uit het MIRT-onderzoek en samen met het Rijk en de provincie is gekozen om deze locaties voor 2030 te realiseren waarbij ook (deels) financiële middelen gereserveerd zijn door het Rijk. Dit zijn de zoekgebieden bedrijventerrein Hessenpoort, Oosterenk, de kruising van IJsselallee/spoorlijn Zwolle-Groningen/Leeuwarden/Emmen of Mercure Hotel Zwolle. Deze locaties liggen zoveel mogelijk langs wegen en spoor. Nabij stations en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV-haltes) is het immers gemakkelijk om de privéauto te laten staan en door te reizen naar de eindbestemming.

Voor de plannen en realisatie van stadsrandhubs is nauwe afstemming en samenwerking nodig met provincie Overijssel, de gemeenten binnen de regio Zwolle, Rijswaterstaat, NS, ProRail en lokale vervoerders. Deze partijen hebben namelijk dezelfde doelen als het gaat om het bereikbaar houden van stad en regio en trekken daarin samen op. Veel van deze doelen staan in de verstedelijkingsstrategie voor de regio Zwolle in de periode tot 2040. Door uitwisseling van kennis en middelen kunnen we eenvoudiger een netwerk realiseren van regiohubs en stadsrandhubs.

Om een geschikte locatie te kiezen, maken we een afweging op tal van indicatoren. Hiervan is bereikbaarheid de belangrijkste. De stadsrandhub moet gunstig liggen nabij drukke wegen en op loop- en fietsafstand van bestemmingen. Die bestemmingen zijn heel belangrijk. Voor een goede rendabele ov-verbinding is het belangrijk dat de stadsrandhub niet alleen een herkomst is, maar ook een bestemming. Een ander belangrijk criterium is dat er ruimte is voor reizigersgroei. Daarnaast zijn bestaande voorzieningen



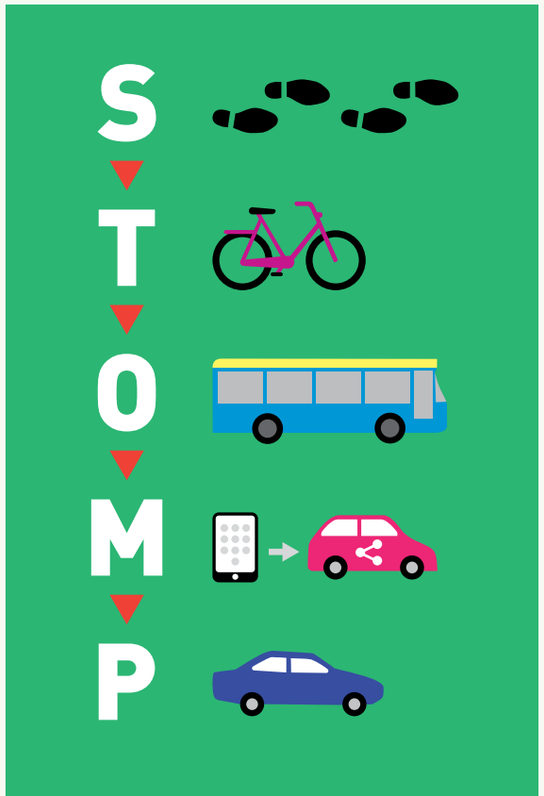
nabij de locatie belangrijk bij onze afweging.
De potentie van een locatie bepalen we vooral op basis van de behoefte in het gebied. Stadsrandhubs bij grote werklocaties en aan drukke ontsluitingswegen kunnen meer reizigers ontvangen. Samen met provincie Overijssel brengen we de potentie in beeld. Hierbij maken we gebruik van actuele en complete verkeersdata en een gerichte werkgeversaanpak.
Het succes van de stadsrandhubs is afhankelijk van de beschikbaarheid van hoogwaardig openbaar vervoer, maar ook van goede afstemming met grote werkgevers en communicatie naar bezoekers aan de stad. Ook andere vormen van flankerend beleid, zoals parkeertarieven in onze stad, zijn bepalend voor het succes.

3.4.3 Ov-hubs

Voor de ov-hubs onderscheiden we in ons stadsbrede netwerk twee type hubs:

- Nationaal: station Zwolle met zijn uitstekende nationale trein- en busverbindingen
- Regionaal/lokaal: station Stadshagen en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-busstation centrum (Katwolderplein)

Station Zwolle ligt met de ontwikkeling van de grote gebiedsontwikkelingen Stadshart en Spoorzone in de toekomst centraal in ons centrumgebied. Een gebied dat we inrichten via het STOMP-principe.



Een P+R terrein direct naast het station past daar op de lange termijn niet meer bij. Het is belangrijk dat we inzetten op het gebruik van andere vervoermiddelen. Daar waar de regiohubs de bezoekers aan onze stad elders opvangen, kunnen de regionale en lokale ov-hubs op eenzelfde manier de bewoners van onze stad faciliteren. De ov-hub Katwolderplein heeft daarin een bijzondere positie. Deze heeft naast een goede bereikbaarheid vanaf de A28, een directe HOV-verbinding met het station.

Ov-systeem

Een goed functionerend ov-systeem is randvoorwaardelijk voor het functioneren van de ov-hubs, stadsrandhubs en centrumhubs. Ons huidige ov-netwerk is het uitgangspunt voor de AOS, maar met de realisatie van stadsrandhubs en de centrumhubs moet het ov-systeem beter functioneren en aansluiten.

Dat geldt voor het openbaar vervoer en de uitwerking op het gebied van publieke mobiliteit waaronder de haltetaxi, regiotaxi, het Automaatje initiatief en vrijwilligersvervoer vallen. De gemeente Zwolle en provincie Overijssel hebben een intentieovereenkomst gesloten om gezamenlijk publieke mobiliteit te realiseren.

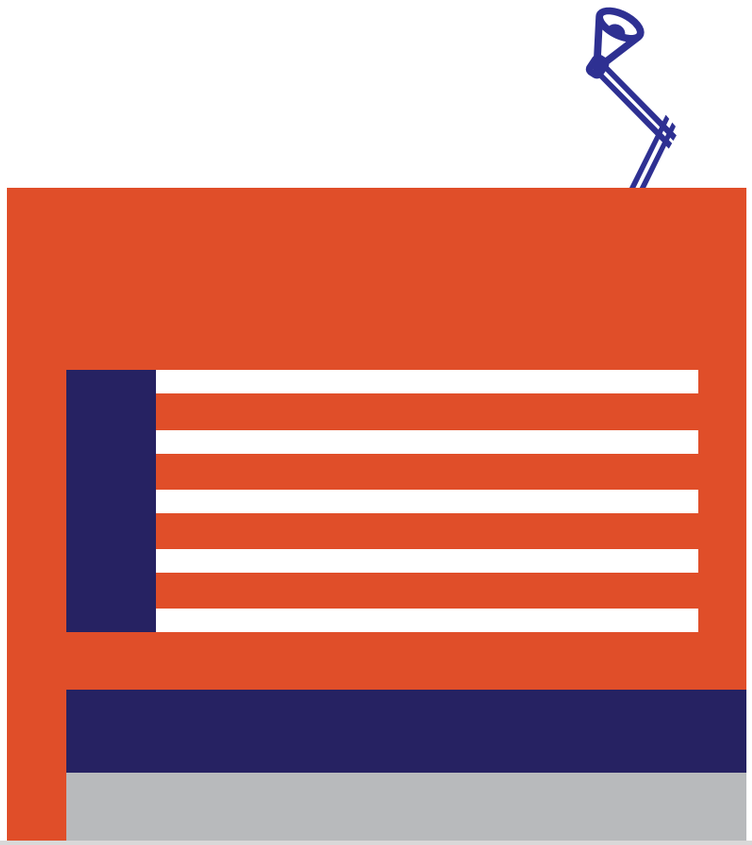
Om mobiliteitshubs goed te laten functioneren, is een goed vervoerssysteem nodig. Publieke mobiliteit is hier een belangrijk onderdeel van. Publieke mobiliteit is ook een middel om vervoersarmoede tegen te gaan en daarmee is het in samenhang ontwikkelen van publieke mobiliteit en mobiliteitshubs essentieel. Daarin schuilt ook een kwetsbaarheid, als geen gerichte (financiële) middelen komen in publieke mobiliteit betekent dit ook een beperking van de transitie naar duurzame mobiliteit.



4. Hoe kunnen we het hubnetwerk realiseren?

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft hoe we het hubnetwerk in de verschillende verschijningsvormen kunnen realiseren. Hierbij ligt de focus op de vraag welke rol de gemeente hierin speelt. Dit is afhankelijk van de gewenste sturing, het risicoprofiel en de specifieke kenmerken van een hublocatie.



In dit hoofdstuk beschrijven we onze voorkeursrol op het gebied van eigendom en exploitatie van de mobiliteitshubs. Daarnaast laten we zien dat maatwerk nodig is.

4.2 Context van gemeentelijke rolneming

Vanuit de mobiliteitsopgave van de stad hanteren we de sturing op onze doelstellingen als belangrijkste criterium in de afwegingen over de rol van de gemeente. Hoe meer sturing, hoe meer flexibiliteit om te kunnen bijsturen op zaken als grootte, ligging en gebruik. Dit vergroot de kans dat we de doelstellingen halen. Bijvoorbeeld op het gebied van woningbouwbehoefte realiseren, de stad bereikbaar houden en de noodzakelijke parkeerbehoefte van bewoners invullen.

Voor de bijdrage aan die doelstellingen is sturing gewenst op:

a) Kwaliteit/ruimtelijke inrichting van de hub.
b) Mobiliteitsaanbod (onder andere een passend aanbod van deelmobiliteit, open toegang voor bewoners en bezoekers, parkeerverwijssysteem).
c) Parkeertarieven én uitgifte van parkeerabonnementen in hubs mede om reizigersgedrag te beïnvloeden en bewoners te faciliteren.

Bij de keuzes over sturingsmogelijkheden en de rol van de gemeente moeten we er rekening mee houden dat een netwerk van mobiliteitshubs op deze schaal nieuw is. De markt voor de exploitatie van mobiliteitshubs is onzeker en marktpartijen stappen (nog) niet in. Wachten op de markt kan ervoor zorgen dat de beleidsdoelstellingen, zoals de woningbouwopgave realiseren, in het gedrang komen.

Daarnaast liggen mobiliteitshubs op strategische plekken in de stad en zijn deze hubs ook aanjagers (randvoorwaardelijk) bij gebiedsontwikkeling. Om daar effectief in te zijn, is sturing gewenst.
Omdat sturing afhankelijk is van zeggenschap (vaak eigendom), kunnen we in een gebiedsontwikkeling met één of meerdere private grondposities niet alleen rekening houden met de gewenste situatie. Het uitgangspunt dat mobiliteitshubs en plekken in de mobiliteitshubs uitwisselbaar zijn, kan op gespannen voet staan met de financiële haalbaarheid van een gebiedsontwikkeling. Specifieke gebiedsontwikkelingen kunnen leiden tot een andere keuze voor onze rol als gemeente.

4.3 Rolneming sporen van het hubnetwerk

We beschrijven achtereenvolgens de gewenste rolneming voor hubs in de nieuw toe te voegen stad, bestaande stad en stad in regio.

4.3.1 Spoor nieuw toe te voegen stad – centrumhubs en buurthubs

De hubs in de nieuw toe te voegen stad zijn voornamelijk centrum- en buurthubs in een gebouwde voorziening. Hiervoor beschrijven we in deze paragraaf de gewenste rolneming. De rolneming gaat om de positie die we als gemeente kiezen in het eigenaarschap en de exploitatie van de hubs. Willen we dat zelf of laten we dat aan de markt? Voor de buurthubs die op maaiveld liggen speelt de vraag van rolneming niet. Daar zijn we als gemeente per definitie eigenaar en exploitant van.

Kenmerkend voor deze hubs in de gebiedsontwikkelingen is dat meerdere doelgroepen, zoals bewoners, werknemers en bezoekers er kunnen parkeren. Het zijn openbare hubs met parkeren, deelmobiliteit aanbod en voorzieningen. Door het openstellen voor meerdere doelgroepen kunnen we het gebruik optimaliseren. Het gaat daarbij om hubs in de gebiedsontwikkelingen Stadshart, Nieuwe Veemarkt en Spoorzone. Hubs in de overige gebiedsontwikkelingen, zoals Zwartewaterallee, Harculo en Oosterenk zouden mogelijk ook in aanmerking komen om als gemeente te ontwikkelen en exploiteren. Voorwaarde is dat deze hubs openbaar zijn, een groter gebied bedienen en er dubbelgebruik is.

Belangrijk bij de rolneming van de hubs is dat we kunnen sturen op onze doelstellingen. Die zijn:

- De stad bereikbaar houden.
- De woningbouw mogelijk maken.
- Ruimte maken voor verblijfskwaliteit & vergroening.
- Borgen dat het parkeren betaalbaar is en zich verhoudt tot de rest van de stad.
- Kunnen sturen op de hoeveelheid parkeren. Niet meer abonnementen uitgeven dan de hoogte van de parkeernorm.



De mate van sturing wordt grotendeels bepaald door wie eigenaar en exploitant van de hub is. Daarin zijn vier mogelijkheden denkbaar:

1 Bij **publiek eigendom en publieke exploitatie** hebben we maximale sturingsmogelijkheden op de realisatie, het beheer en onderhoud van een mobiliteitshub.
2 Bij **privaat eigendom en private exploitatie** zijn er minder sturingsmogelijkheden vanuit de gemeente. Een private partij is afhankelijk van het (wijzigen van) het omgevingsplan door de gemeente maar daarin kan beperkt gestuurd worden op de hoeveelheid parkeren en de tarieven. Een private partij is mogelijk geïnteresseerd om op vrijwillige basis – via een overeenkomst - mee te werken als zij een bestaande locatie heeft, vooral als de betreffende locatie een slechte bezettingsgraad heeft.
3 In geval van **publiek eigendom en private exploitatie** is er ook sprake van maximale sturing en is er een keuzemogelijkheid voor het zelf doen (inbesteden) of uitbesteden.
4 Bij **privaat eigendom en publieke exploitatie** kunnen we, naast grip op de tarieven, zelf sturen op het aandeel deelmobiliteit of het anders invulling geven aan maatschappelijke voorzieningen in hubs. Het is in dit geval zaak om een programma van eisen (PvE) zo op te stellen, dat een efficiënt en kostenvoordelige exploitatie mogelijk is.

Financiële haalbaarheid en maatschappelijke risico's

Bij het bepalen van een voorkeursrol zijn niet alleen de eigendomspositie en mate van regie (op kwaliteit/ ruimtelijke inrichting, mobiliteitsaanbod en tarieven) van belang. We moeten financiële haalbaarheid en de maatschappelijke risico's ook meewegen. Ze kunnen bepalend zijn voor de keuze.

Met financiële haalbaarheid doelen we op de totale businesscase van een mobiliteitshub: de realisatie, exploitatie, het beheer en onderhoud. Daarbij is de financiële haalbaarheid sterk afhankelijk van het type mobiliteitshub en de bezettingsgraad van de hub. Een (meerlaags) verdiepte ondergrondse mobiliteitshub,

inclusief bebouwing kent een hogere investeringssom dan een enkele bovengrondse mobiliteitshub.

Op basis van praktijkkennis en ervaring is (op dit moment) de financiële haalbaarheid bij een publieke partij beter dan wanneer een private partij dit op zich neemt. Overwegingen die hierbij belangrijk zijn:
a) Een publieke partij kent over het algemeen geen of lagere rendementseisen dan een private partij.
b) Een publieke partij kan in de basis tegen gunstigere financieringsvoorwaarden liquide middelen aantrekken dan een private partij.

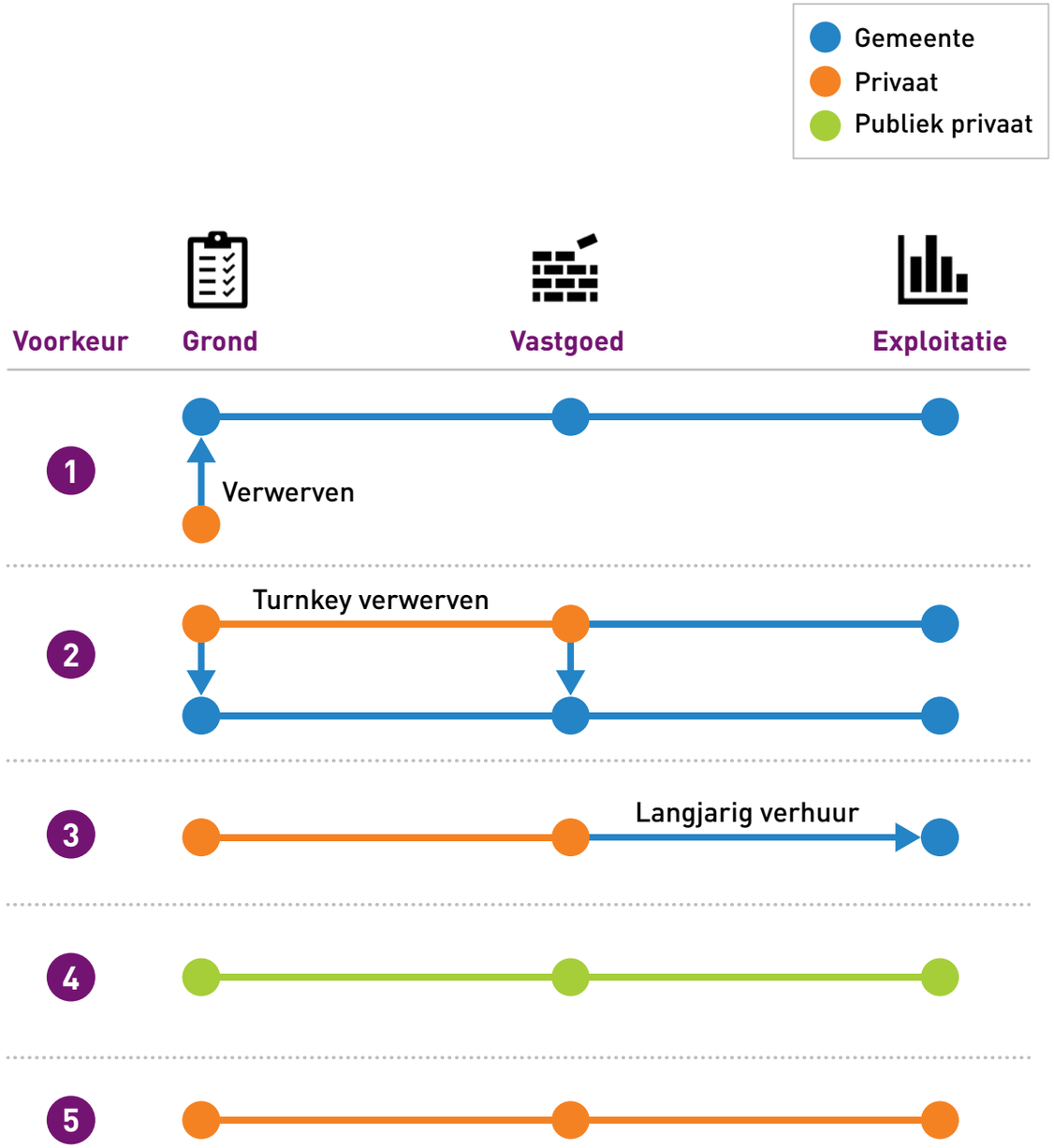
Onder maatschappelijke risico's verstaan we het schaden van het maatschappelijk belang, zoals het in gedrang komen van de woningbouw en mobiliteitstransitie. Wanneer we als gemeente eigenaar en/of exploitant zijn van een mobiliteitshub, kunnen we bijsturen om maatschappelijke belangen te dienen. Daarbij hebben we private partijen ook nodig. Zij kunnen doorgaans sneller reageren op ontwikkelingen. Daarom is het belangrijk het samenspel tussen publiek en privaat te organiseren om de maatschappelijke risico's te beperken.

Conclusie rolneming hubs nieuw toe te voegen stad
Om de hubs in de nieuw toe te voegen stad op een goede manier tot ontwikkeling te brengen is een stevige rol vanuit de gemeente nodig op eigenaarschap en exploitatie. Hiermee kunnen we de woningbouw versnellen door financiële risico's bij ontwikkelaars weg te nemen en kunnen we het beste sturen op het halen van onze doelstellingen. Deze rol geniet de voorkeur, maar is misschien niet altijd haalbaar in een gebied vanwege bijvoorbeeld grondposities of afspraken die eerder gemaakt zijn. In bijlage 4 schetsen we nog meer achtergrond hoe we tot deze conclusies zijn gekomen.

Daarom hanteren we een voorkeursvolgorde op de gewenste rolneming bij de hubs in de nieuw toe te voegen stad:

1. De voorkeur is gemeentelijk eigendom van de hub en de exploitatie zelf doen.
2. Als de hub in privaat bezit is of privaat ontwikkeld wordt, dan kunnen we ervoor zorgen dat het gemeentelijk eigendom wordt en dat we de exploitatie zelf doen.
3. Als het niet mogelijk of haalbaar is om eigenaar te worden van de hub (tegen de gemeentelijke voorwaarden), dan kunnen we de exploitatie doen via een langjarige huurovereenkomst.
4. Als ook gemeentelijke exploitatie niet mogelijk of haalbaar is, dan is een publiek-private samenwerking voor het vastgoed en exploitatie een optie.
5. Het volledig door de markt invullen van eigendom en exploitatie is ook een mogelijkheid. Er is dan geen of veel minder uitwisseling van parkeren met andere hubs en geen regie mogelijk op tarieven en abonnementen.

Figuur 8 Voorkeursvolgorde rolneming centrum- en buurthubs spoor nieuw toe te voegen stad



De afweging voor de rol ligt binnen het ontwikkelgebied. Elke hub is verschillend en de omgevingskenmerken zijn anders. Dat maakt dat iedere afweging anders is en maatwerk vraagt. De kennis om die afweging te maken past het beste binnen het gebied. Bij een definitieve keuze voor de rol wordt van het ontwikkelgebied de financiële haalbaarheid en risico's afgewogen.

Financiële bijdrageregeling

Door zelf de hubs te ontwikkelen en exploiteren, bieden we een oplossing voor de parkeeropgave die anders door de projectontwikkelaar/corporatie wordt ingevuld. Datzelfde geldt voor deelmobiliteit. We kiezen ervoor om deelmobiliteit te organiseren en die opgave bij de ontwikkelaars weg te halen. De redenen hiervoor zijn dat we hiermee het aanbod voor de gebruikers langjarig kunnen borgen en we versnipperd aanbod op plotniveau, dat niet goed aansluit bij de gebruiker, voorkomen. Er staat logischerwijs voor zowel de hubs als voor het organiseren van deelmobiliteit een financiële bijdrage van ontwikkelaars/corporaties tegenover.



4.3.2 Spoor bestaande stad - buurt- en microhubs

De potentiële buurt- en microhubs in spoor bestaande stad bevinden zich in de bestaande stad. Het gaat om buurthubs op bestaande en nieuwe locaties voor straatparkeren en mogelijk ook voor gebouwde hubs.

Gemeente, ondernemers en bewoners spelen een rol in deze hubs, mogelijk via lokale initiatieven en coöperaties. Lokale coöperaties kunnen bijvoorbeeld eigenaar worden van deelvoertuigen die ze nodig hebben: mobility as a commons (mobiliteit als gemeenschapsgoed). Door particuliere- of bewonersinitiatieven toe te voegen en te ondersteunen ontstaan meer mobiliteitsopties. We stimuleren meer keuze voor mobiliteit die voor iedereen toegankelijk is mobiliteit die semi-publiek toegankelijk is bijvoorbeeld via een besloten groep van buurtbewoners. Het is de intentie om iedereen passend vervoer aan te bieden en vervoersarmoede te voorkomen. Bovendien verbindt het delen van auto's inwoners doordat mensen gezamenlijk verantwoordelijkheid voelen voor het gebruik.

Op veel buurthublocaties gaat het om maaiveldparkeren, vaak in openbaar gebied. Daar zijn we als gemeente eigenaar van. We hebben daar een verantwoordelijkheid voor een goede en vooral veilige ruimtelijke omgeving. Vanuit die verantwoordelijkheid en positie kunnen we sturen op het gewenste gebruik, de ruimtelijke kwaliteit en bijvoorbeeld duurzaamheid.

Voor het gebruik van buurt- en microhubs in de openbare ruimte kunnen we sturen met vergunningen en ontheffingen. Dit kan via beleid (bijvoorbeeld het parkeerbeleid, prijsstelling) en via de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).

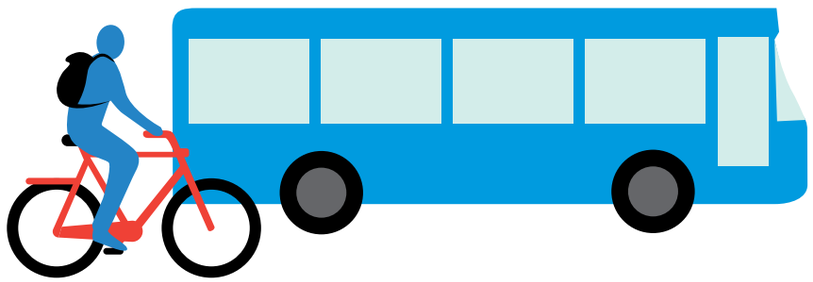
4.3.3 Spoor Regio-, stadsrand- en ov-hubs

De regiohubs ontwikkelen we op basis van de afspraken in het meerjarenprogramma infrastructuur en ruimte (MIRT) met het Rijk. Deze hubs komen op strategische locaties, nabij ov-knooppunten of op plekken waar nog geen overstap mogelijk is. Voor de stadsrandhubs voeren we, samen met provincie Overijssel, een inventarisatie uit van beschikbare locaties. Zo kunnen we vervolgens een keuze maken voor één of meer geschikte locatie(s).

Regio-, stadsrand- en ov-hubs zijn publieke opgaven, die we moeten realiseren in samenwerking met provincie Overijssel, de gemeenten binnen de regio Zwolle, Rijkswaterstaat, NS, ProRail en lokale vervoerders. De financiering vindt voornamelijk plaats uit publieke middelen, waarbij ook private partijen kunnen meefinancieren. Bijvoorbeeld aan laadstations, horeca en logistiek.

De gemeentelijke rol op het gebied van ov-hubs wordt mede bepaald door het feit dat de gemeente geen eigenaar is van de stations (wel van de bushaltes) en geen concessiehouder is voor het openbaar vervoer. In een omgevingsplan moeten we wel een ov-hub mogelijk maken en hebben we dus een publiekrechtelijke rol. Daarnaast hebben we als wegbeheerder direct invloed op de ligging van ov-hubs. Omdat een goed functionerend ov-netwerk ook van groot regionaal belang is, zetten we in op constructieve voortzetting van de afstemming met de provincie Overijssel en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ook dit spoor werken we op een later moment verder uit als onderdeel van het proces voor het opstellen van een ov-visie.





4.4 Gemeentelijke rol digitaal netwerk

De hubs worden gerealiseerd vanuit verschillende domeinen, overheidslagen en beheerders.
Bovendien doen we dit in samenwerking met veel verschillende serviceproviders van gedeelde diensten zoals deelmobiliteit aanbieders en leveranciers parkeerverwijssystemen. Binnen dit netwerk moeten de aangeboden diensten en data enigszins uitwisselbaar en gestandaardiseerd zijn. Zo kunnen we de diensten adequaat beheren en exploiteren.

Om de hubs optimaal te laten functioneren in een netwerk, is inzicht nodig in het aanbod en gebruik van de services. Dit inzicht krijgen we onder andere op basis van de gecombineerde data die eigendom zijn van verschillende aanbieders, beheerders, eigenaren en gebruikers. Dit netwerk staat in verbinding met het regionale en landelijke netwerk. Samenwerking en uitwisseling op dat niveau is belangrijk. Omdat veel diensten en betrokken marktpartijen landelijk opereren, moeten afspraken landelijk gemaakt worden.

Voor digitale ontsluiting, publiek-private rolverdeling, regelgeving en het op elkaar aan laten sluiten van diensten. Een uitdaging daarbij is dat de gebiedsontwikkelingen soms sneller gaan dan het organiseren van een netwerk. In die gevallen moeten we kijken of en hoe we de betreffende hub in de toekomst op het netwerk kunnen aansluiten.

Als gemeente zijn we partner van het Dutch Metropolitan Innovations (DMI) ecosysteem. Dit is een samenwerking van bedrijfsleven, kennisinstituten, G40- en G4-gemeenten, provincies en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Deze partijen werken samen onder een gezamenlijk uniform afsprakenstelsel.
Het DMI-ecosysteem richt zich op slimme, duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing. Binnen het DMI-ecosysteem is het mogelijk om op vertrouwde en betrouwbare wijze data voor gebruik beschikbaar te stellen ten behoeve van verschillende toepassingen, zoals hubs.

Het werkt als een platform dat alles met elkaar verbindt: data, informatie, kennis, producten, diensten en beleid in het fysieke domein.
In de contractvorming en vergunningen laten we partijen instemmen met de bepalingen van het afsprakenstelsel van het DMI-ecosysteem en deelname aan het DMI-ecosysteem. Zo komen data op een vertrouwde en betrouwbare wijze beschikbaar.



5. Hoe gaan we het hubnetwerk betalen?

5.1 Inleiding

De strategie om tot een samenhangend netwerk te komen, vraagt sturing op aantallen en kwaliteit. Het is duidelijk dat de realisatie en exploitatie van hubs financiële middelen vragen, maar het is ook voorwaardelijk voor kwalitatieve groei.

Om grip te krijgen op de investeringen en jaarlijkse exploitatie hebben we een meerjarig parkeerexploitatiemodel opgesteld. Daarin richten we ons in eerste instantie op de nieuwe en bestaande hubs in het centrumgebied (spoor nieuw toe te voegen stad). Bovendien hebben we de opbrengsten en kosten van het straatparkeren in de stad meegenomen: in de huidige situatie en de situatie met de uitbreiding van de parkeerzonering zoals vastgesteld in de parkeerstrategie (zie figuur 10).

Het model schetst het financiële plaatje voor de hele stad behorende bij de rol die we als gemeente kiezen. Het kan worden doorgerekend voor de situatie wanneer we als gemeente de hubs in eigendom en beheer hebben en wanneer hubs privaat of via een publiek-private samenwerking (PPS) gerealiseerd en geëxploiteerd worden. Bovendien kunnen we met het model scenario's doorrekenen. De output van het model wordt weergegeven in een jaarlijks exploitatieresultaat volgens de geldende berekeningsregels van de gemeente. In dit hoofdstuk beschrijven we de werking van het model.



5.2 Hubs en parkeerzonering

Hoofdstuk 3 beschrijft de hubs uit spoor nieuw toe te voegen stad. Onderstaande tabel geeft deze hubs weer: de nieuwe en de bestaande garages die worden omgevormd tot hubs.



Figuur 9 Hubs in het parkeerexploitatiemodel

Stadshart + Nieuwe Veemarkt		Bestaand / Nieuw		HUIDIG eigendom grond/vastgoed	
Centrumhubs	1. Weezenlanden-N		Nieuw	Publiek	
	2. Diezerpoort	Bestaand		Publiek	
	3. Katwolderplein	Bestaand		Publiek	
	4. Nieuwe Veemarkt		Nieuw	Publiek	
	5. Roelenkwartier		Nieuw	Publiek	
Buurthubs	6. Noordereiland*		Nieuw	Publiek	
	7. v. Roijensingel	Bestaand		Publiek	
	8. Hedon*		Nieuw	Publiek	
	9. HCO		Nieuw	Publiek	
	10. Roelenkwartier		Nieuw		Privaat
	11. Nw Veemarkt		Nieuw	Publiek	
	12. Provinciehuis	Bestaand		Publiek	
	13. Turfmarkt	Bestaand		Publiek	

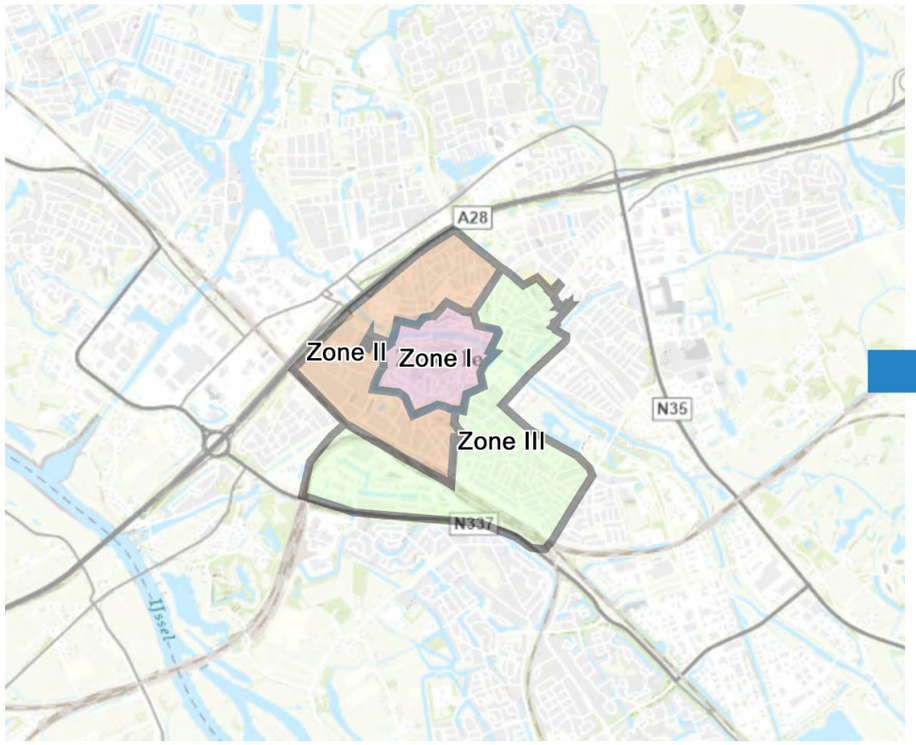
*** Gaat om de bestaande parkeergarage ombouwen naar een hub met woningbouw**

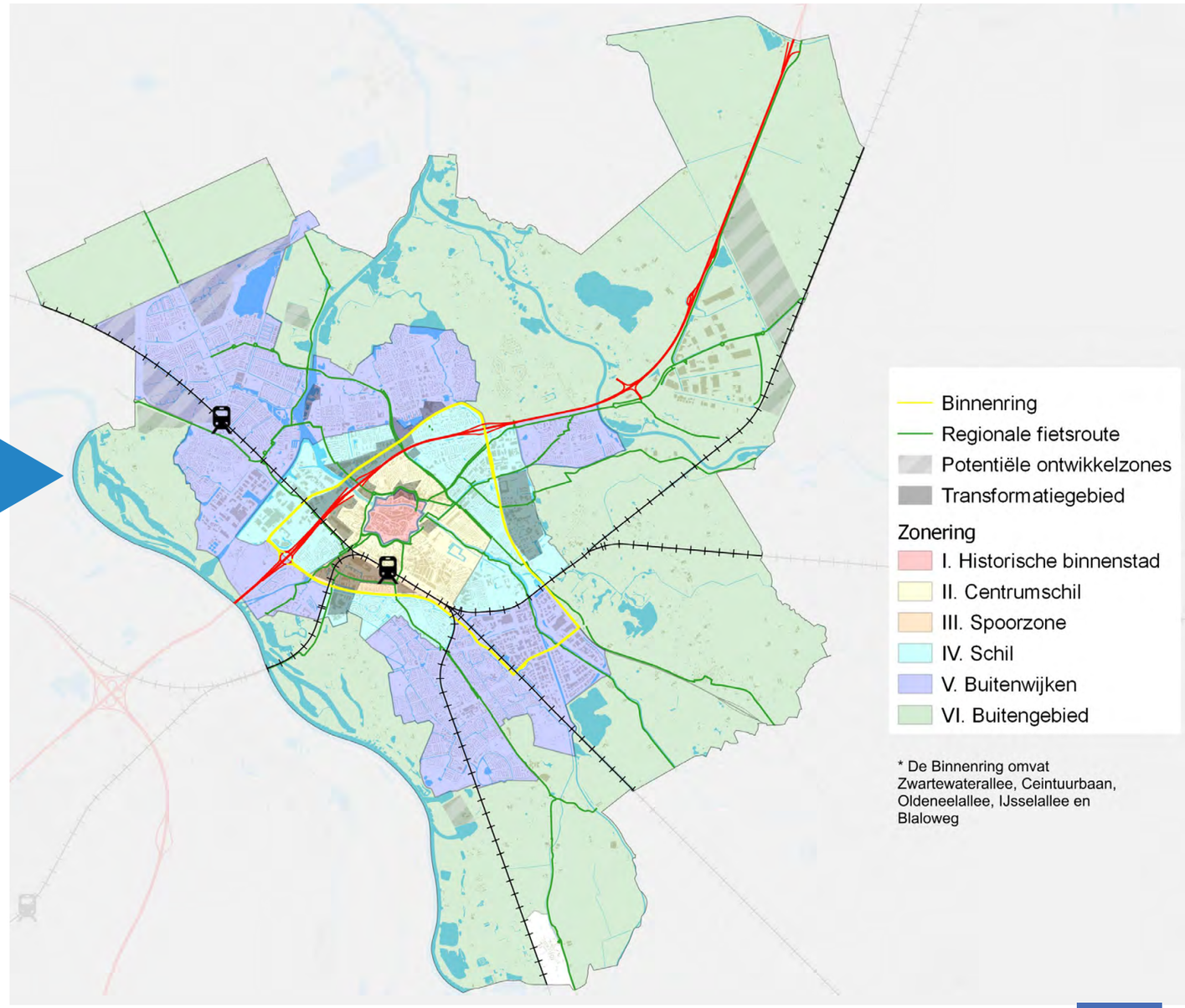
Spoorzone		Bestaand / Nieuw		HUIDIG eigendom grond/vastgoed	
Centrumhubs	1. Koggehub		Nieuw		Privaat
	2. WK1		Nieuw		Privaat
	3. Univéhub		Nieuw		Privaat
	4. Hanze-Oost		Nieuw	Publiek	
Buurthubs	5. Werkplaatsen		Nieuw		Privaat
	6. WK2		Nieuw		Privaat
	7. Nomad hub		Nieuw		Privaat
	8. Lübeck	Bestaand		Publiek	
	9. Pas de Deux	Bestaand		Publiek	

Deze hubs liggen allemaal in de huidige parkeerzones I, II en III. Een belangrijk onderdeel van de doorrekening is dat de zonering gaat veranderen.

Dit is vooral relevant voor het overig straatparkeren (niet in hubs), aangezien dat gebied veel groter wordt, zoals figuur 10 laat zien.

Figuur 10 Van huidige naar toekomstige parkeerzonering





5.3 Werkwijze

Om het financiële plaatje te bepalen, werken we stadsbreed met een aantal uitgangspunten (parkeerzonering, tarieven, kengetallen investeringen, enz.). Voor alle locaties houden we rekening met de opbrengsten en kosten als gevolg van het parkeren in de openbare ruimte en in de mobiliteitshubs.

Dat geeft per mobiliteitshub en parkeerzone inzicht in:

Investeringen

- Stichtingskosten per hub afhankelijk van de verschijningsvorm.
- Uitgangspunt is dat er ook voorzieningen en deelmobiliteit komen. Hiervoor is een vast percentage aan extra bruto vloeroppervlak per hub meegenomen.

Opbrengsten

- Vanuit uitgifte abonnementen
  - Bewoners
  - Werknemers
  - Deelauto's
- Vanuit bezoekersparkeren
- Bezoekers van bewoners
- Bezoekers van niet wonen

Kosten

- Kapitaallasten als gevolg van (reeds gedane) investeringen
- Eigenaarslasten
- Exploitatielasten
- Beheerlasten

Bovendien is voor de hubs een aantal deelauto's aangenomen, op basis van de berekeningen met de parkeertools (zie hoofdstuk 3). Daarvoor zijn stadsbreed organisatiekosten in beeld gebracht. Want om uiteindelijk de deelauto's ook te kunnen exploiteren, is menskracht nodig, net als een digitaal platform, contracten met aanbieders, op- en afschaling, enz.

5.4 Gebruik van het model

Het model laat bandbreedtes zien voor de hele stad, de gebieden (Spoorzone, Stadshart en Nieuwe Veemarkt) en de individuele hubs. Per hub vindt in de gebieden een verdieping plaats in specifieke businesscases (BuCa's) die vooral in de fase van het ruimtelijk ontwikkelingsplan van het gebiedsproces worden opgesteld. Daarbij vindt afstemming plaats met de stadsbrede exploitatie. Zodra voor een hub de BuCa is vastgesteld, wordt die informatie overgenomen in het stadsbrede financieel model.

Het model is een belangrijk hulpmiddel en geeft beslisinformatie. Het geeft het jaarlijks exploitatieresultaat voor de hele stad, per gebied en per hub. Het is belangrijk om de investeringsbeslissing van een individuele hub in het perspectief van het stadsbrede plaatje te zien. Het kan namelijk goed zijn dat een bepaalde hub minder rendabel is, omdat deze bijvoorbeeld (half)verdiept wordt aangelegd, terwijl een andere hub het financieel beter doet. Het model geeft inzicht in de effecten en financiële risico´s wanneer



variabelen wijzigen. Daarnaast zien we dat het overig straatparkeren in de stad en de uitbreiding ervan een positief resultaat oplevert, wat tekorten elders in de stad kan opvangen. Essentieel is dat we deze systeemsprong haalbaar maken, zodat de woningbouw mogelijk is en er ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld vergroening en een hoogwaardige openbare ruimte.

5.5. Bekostiging

Als gemeente bekostigen we het hubnetwerk via de parkeerexploitatie. Voor eventuele tekorten in de beginjaren reserveren we € 20 miljoen in de Strategische Investering Agenda (SIA).
Daarnaast is er sprake van financiële bijdragen van ontwikkelaars en corporaties.

We hebben als gemeente, zoals beschreven in het vorige hoofdstuk, namelijk de voorkeur regie te voeren in de vorm van eigenaarschap en exploitatie van de hubs. Daarmee willen we de woningbouw aanjagen en versnelling creëren. Zo nemen we risico's weg bij de ontwikkelaars en corporaties en komt een haalbare businesscase voor de woningbouw eerder in zicht. Tegelijkertijd kunnen we ook beter sturen op het realiseren van de mobiliteitsdoelstellingen in de gebieden en op het schaarste aantal parkeerplaatsen in de stad. Als we zelf de hubs realiseren, dan bieden we een oplossing voor de parkeeropgave die anders de projectontwikkelaar of corporatie doet. Daar staat logischerwijs een financiële bijdrage tegenover: projectontwikkelaars en corporatie(s) dragen bij in de kosten van realisatie van de hubs. De individuele hubs worden onderdeel van een netwerk. Het netwerk zal geleidelijk vorm krijgen. In hoofdstuk 6 staat hoe we omgaan met fasering. Daarvoor werken we met ontwikkelpaden en wordt ook de financierbaarheid van de hubs betrokken.

Tot slot zijn er onder voorwaarden middelen beschikbaar vanuit het Rijk en de regio voor de regio-, stadsrand- en ov-hubs.

5.6 Borging en vervolg

Om regie te kunnen voeren, zullen we in sommige gevallen een grondpositie willen verwerven. Daarvoor is het nodig om instrumenten van grondbeleid in te zetten. Er wordt thans gewerkt aan een afwegingskader over toepassing van die instrumenten. Er komt ook een Nota Grondbeleid en de Nota Vastgoedmanagement wordt geactualiseerd. Deze beleidsdocumenten zullen worden toegepast bij vraagstukken over de rol van de gemeente bij hubs. We zorgen er verder voor dat we de bijdragen van ontwikkelaars en corporaties vastleggen in onze beleidsdocumenten. Daarvoor werken we bijvoorbeeld aan een Nota Mobiliteitsnormen. We geven daarmee ook invulling aan de Parkeerstrategie 2040. Verder kijken we hoe de toekomstige parkeerzones en -tarieven eruit moeten komen te zien. Dat doen we in de uitwerking van het actieplan Parkeren. Zie hiervoor paragraaf 1.6.

6. Hoe borgen we een adaptieve aanpak?

6.1 Inleiding

De complexiteit van gebiedsontwikkelingen en de mobiliteitsopgave zijn hoog, vooral vanwege hun onderlinge samenhang. De opgaven zijn verweven, de ruimte is beperkt, de ontwikkelingen zijn in verschillende fases en er zijn veel partijen bij betrokken.

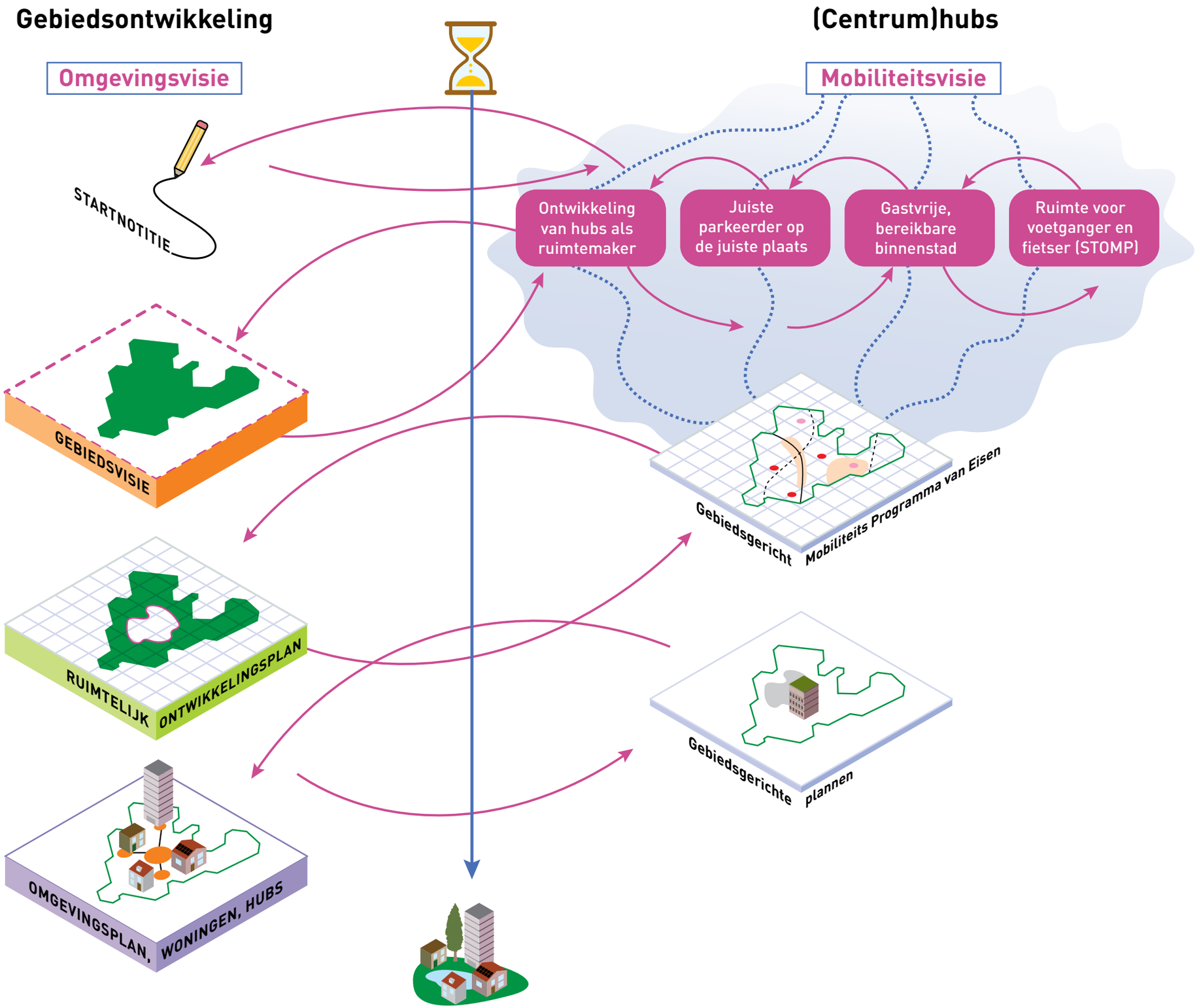
Daarom is een flexibele manier van sturen nodig die recht doet aan de complexiteit. Met deze AOS willen we zo goed mogelijk omgaan met de onzekerheden en de onvoorspelbaarheid van de toekomst. Dit doen we door tijdens de planvorming, voorbereiding en realisatie van de hubs in de gebiedsontwikkelingen te kunnen bijsturen op mobiliteitsaanbod, ruimtelijke keuzes, rolneming, financiën en risico's. De strategie focust zich daarmee op de nieuw toe te voegen stad maar kunnen we ook toepassen op de bestaande stad.

We beschrijven de wisselwerking tussen gebiedsontwikkeling en het stedelijke hubnetwerk en hoe we deze organiseren met de AOS.

6.2 Wisselwerking gebieden en stedelijk hubnetwerk

De gebiedsontwikkelingen kennen een aantal fasen: van startnotitie, gebiedsvisie, ruimtelijk ontwikkelingsplan naar omgevingsplannen voor bouwplannen. In iedere fase is een bepaalde mate van uitwerking nodig voor bereikbaarheid. Ook hier zijn gebiedsgerichte producten te benoemen, zoals een mobiliteitsprogramma van eisen (MPVE). Het samenbrengen van de gebiedsgerichte (woningbouw) en opgavegerichte (mobiliteit) aanpak is een dynamisch proces waarin op de juiste momenten inhoud vanuit het gebied en mobiliteit op tafel moet komen om besluiten te kunnen nemen. Figuur 11 verbeeldt de wisselwerking tussen gebiedsontwikkelingen en de mobiliteitsopgave.

Figuur 11 Wisselwerking gebiedsontwikkeling en mobiliteit/hubontwikkeling



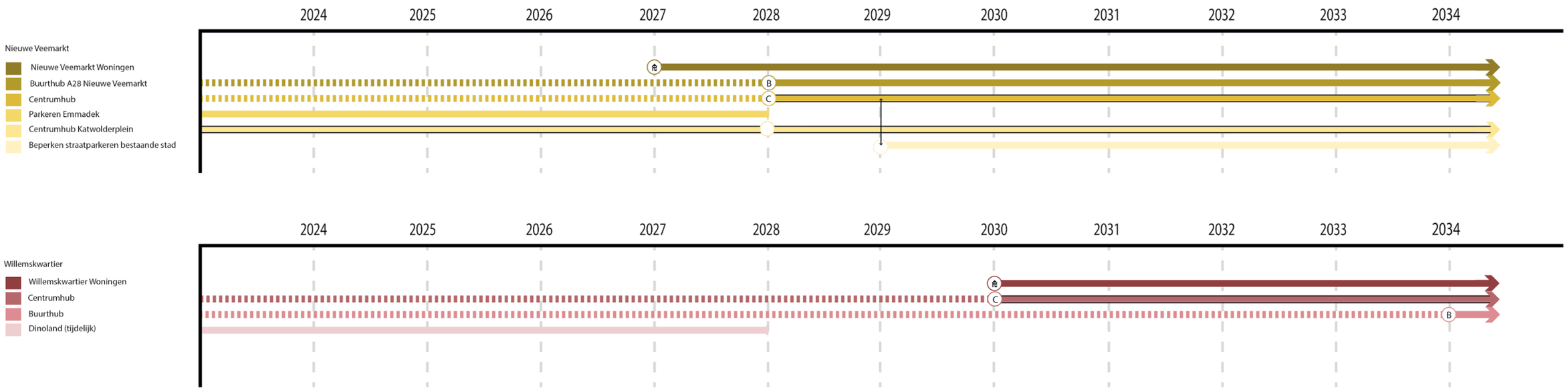
Concreet komt de wisselwerking tussen gebieden en het stedelijk hubnetwerk tot uiting in een aantal voorbeelden. Stel dat het programma van woningbouw in een gebied verandert. Dan heeft dat invloed op de grootte van de parkeerbehoefte en daarmee de grootte van hubs. Ook een aanpassing van de planning in het gebied kan leiden tot een verandering in wanneer welke hubs in het netwerk nodig zijn. Maar het kan ook zijn dat de verwachtte aantallen bezoekers in hubs lager zijn waardoor een kleinere hub dan eerder voorzien in het volgende ontwikkelgebied nodig is. Een ander voorbeeld is de planning van invoering van de nieuwe mobiliteitsnormen en gereguleerd parkeergebied. Wijzigingen in die planning leidt tot een andere parkeervraag en hebben daarmee invloed op grootte, planning en parkeerinkomsten van de hubs.

Om met deze ontwikkelingen om te gaan, hebben we allereerst een baseline gemaakt. Op basis van de gebiedsprogramma's en parkeernormen hebben we het aantal en de grootte van hubs bepaald. Het beschreven netwerk is daarvan het resultaat, maar dit kan wijzigen als bijvoorbeeld de woningbouwprogramma's veranderen of bijvoorbeeld de financiële haalbaarheid van hubs onder druk staat. Daarnaast hebben we ontwikkelpaden opgesteld. Daarin is de planning van de verschillende gebiedsontwikkelingen opgenomen, wanneer hubs nodig zijn, wanneer bestaande maaiveldparkeerterreinen gaan verdwijnen, hoe de afhankelijkheden er uitzien en welke stappen in de uitwerking van de parkeerstrategie in de tijd eruitzien.

De ontwikkelpaden zijn een momentopname.
Ook deze moeten we (continu) actualiseren. Elke gebiedsontwikkeling en elke hubontwikkeling heeft immers een eigen planning met veel afhankelijkheden.

Met het actualiseren van de ontwikkelpaden en daarmee het stadsbrede beeld, houden we grip op wanneer hubs nodig zijn, of de omvang nog juist is, of ontwikkelingen in de stad mogelijk leiden tot andere keuzes en of wijzigingen in gebiedsprogramma's leiden tot aanpassingen.

De ontwikkelpaden zijn samen met keuzes in rolneming, financiële bijdragen van ontwikkelaars en corporaties, tarieven en parkeerzonering input voor de stadsbrede parkeerexploitatie (zie hoofdstuk 5). Deze parkeerexploitatie laat het meerjarige financiële perspectief zien en heeft een rol in de besluitvorming.

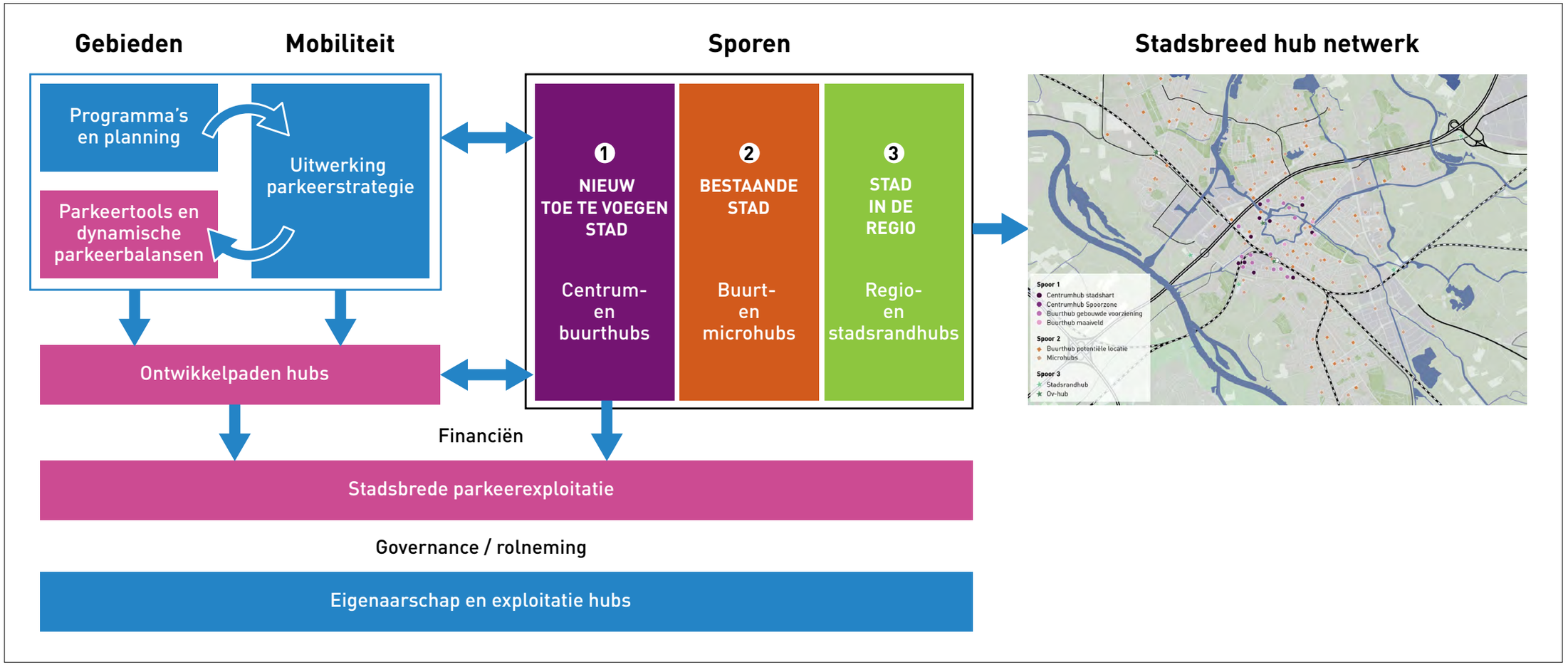


Figuur 12 Voorbeeld van twee ontwikkelpaden;
Nieuwe Veemarkt en Willemskwartier (Spoorzone)

De wisselwerking tussen gebiedsontwikkelingen en het hubnetwerk is niet altijd een lineair proces. Er kunnen onverwachte, ingrijpende veranderingen optreden waardoor de invulling van de mobiliteitsopgave met hubs verandert. De AOS biedt de instrumenten om de impact van ontwikkelingen inzichtelijk te maken:

1. De parkeerbehoefte in de gebieden bepalen/bijstellen en daarmee de grootte van de hubs (parkeertools en -balansen).
2. De planning van de hubs in relatie tot uitwerking van beleid (ontwikkelpaden).
3. De parkeerexploitatie met daarin de meerjarige exploitatie van de nieuwe hubs, bestaande hubs en overig straatparkeren in de hele stad (stadsbrede parkeerexploitatie).

Figuur 13 Visualisatie van de AOS met in roze de instrumenten



6.2 Organiseren van de wisselwerking

We beschrijven hoe we de wisselwerking organiseren tussen gebiedsontwikkelingen en het stedelijk hubsnetwerk aan de hand van vier onderdelen.

Werken vanuit de gebieden

Bereikbaarheid, mobiliteit en parkeren zijn onderdeel van elke fase van de gebiedsontwikkeling (startnotitie, gebiedsvisie, ruimtelijk ontwikkelingsplan en bouwplan). Daarom werkt het gebiedsteam intensief samen met de mobiliteitsadviseur(s) voor dat gebied. De mobiliteitsopgave wordt vertaald naar een mobiliteitsconcept op basis van een mobiliteitsprogramma van eisen (MPVE), vervolgens wordt de omvang van de opgave (aantallen parkeerplaatsen, ruimtegebruik, businesscases, bekostiging) aan de hand van de parkeerbalansen en enkele scenario's in beeld gebracht.

Ook wordt duidelijk wat de scenario's bijdragen aan de stedelijke mobiliteitsopgave en wat dit betekent voor de mobiliteitsopgave in andere gebieden en op stedelijk niveau met behulp van de ontwikkelpaden. De consequenties voor de korte en lange termijn worden in beeld gebracht.

Samenbrengen gebieden en stedelijk perspectief

De gebiedsgerichte uitwerkingen worden op reguliere basis in het bredere stedelijk perspectief geplaatst. Als er een belangrijke wijziging in het gebied is, zoals een fors aangepast programma, wordt de impact op het stedelijke systeem besproken. Ook als gebiedsontwikkelingen bestuurlijke besluiten nodig hebben, bijvoorbeeld als ze een nieuwe fase in gaan, dan moet de stedelijke impact in beeld zijn en in de besluiten worden meegenomen. De opdrachtgevers en gebiedsmanagers van de gemeente brengen dit samen en zorgen er daarmee voor dat keuzes in gebieden aan blijven sluiten op de stedelijke opgave.

Financiën voortdurend in beeld
Ook het financieel perspectief houden we voortdurend actueel. De parkeerexploitatie met daarin de meerjarige exploitatie van de nieuwe hubs, bestaande hubs en overig straatparkeren in de hele stad actualiseren we in samenspraak met het concern financiën. Zo betrekken we dit financiële perspectief in het samenbrengen van gebieds- en stedelijke perspectieven.

Beleidscyclus
We actualiseren de AOS op basis van ontwikkelingen in de gebieden, algemene monitoring van het functioneren van het mobiliteitssysteem, de groei van de stad en het mobiliteitsgedrag van bewoners, bezoekers en werknemers. Ook het toevoegen van de stadsrandhubs en keuzes die in de gebieden en in de bestaande stad worden gemaakt over locaties en grootte van de hubs, worden onderdeel van de actualisaties. Net als mogelijk nieuwe gebiedsontwikkelingen waar hubs, met openbaar toegang, een rol in gaan spelen.

Om zicht te houden op de ontwikkelingen en hoe we ervoor staan, gaan we de AOS twee keer per jaar op vaste momenten actualiseren. Dit doen we in aanloop naar de perspectievennota en de begroting.

6.3 Samenwerken met Rijk en regio

We zijn met de AOS op stedelijke schaal in Nederland koploper en dat wordt ook erkend door het Rijk. We trekken risico's naar ons toe en hebben instrumenten in handen om deze te beheersen en bij te sturen. Tegelijkertijd zitten we in een transitie en kunnen zich in de toekomst ongewenste gebeurtenissen voordoen die we nog niet kennen en die effect hebben op de woningbouwopgave en transitie naar duurzame mobiliteit. Wellicht zijn interventies nodig die de gemeentelijke reikwijdte ontstijgen. Daarom zijn we met het Rijk in gesprek om intensief samen te werken zodat we effectief in kunnen spelen op veranderende omstandigheden. Ook met de provincie lopen gesprekken over samenwerking. Deze samenwerking met Rijk en regio vergroot de kansen op succes.

6.4 Tot slot

We zitten in een transitie en staan voor een systeemsprong voor de stad met volop kansen en tegelijkertijd risico's. We staan in Nederland nog steeds aan de vooravond van ontwikkeling van hubs in gebiedsontwikkelingen. Op dit moment zijn er nog onzekerheden en weinig ervaringen met gebouwde hubs.

Ook zien we dat veranderingen in parkeertarieven, het gebruik, investeringskosten en planning een substantiële doorwerking kunnen hebben op de omvang van het hubnetwerk en de financiën. Daarom is het belangrijk dat we deze goed doordachte en wendbare ontwikkelstrategie omzetten in slimme implementatie strategieën in de gebieden met mogelijkheden voor bijsturing.



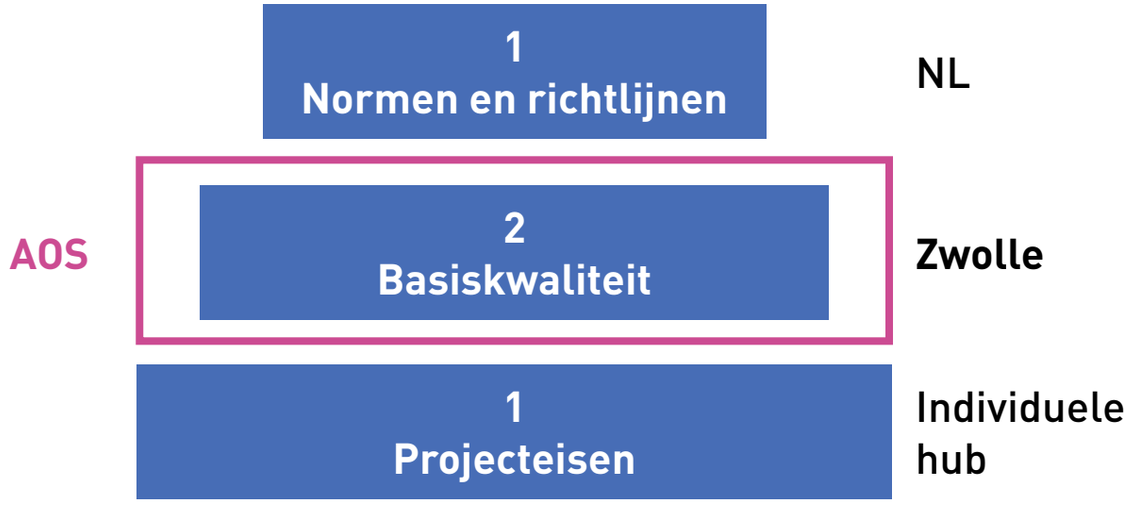
Bijlage 1

Programma van eisen hubs

Het specificeren van (toekomstige) eisen en wensen aan de mobiliteitshubs in Zwolle vindt plaats op verschillende niveaus. Het eerste niveau zijn normen, richtlijnen en wettelijke vereisten. Er gelden verschillende normen, voorschriften en wet- en regelgeving van landelijke, regionale en lokale autoriteiten. Er zijn verschillende wettelijke normen en voorschriften rondom veiligheid, toegankelijkheid, functionaliteit en milieu- en natuurwetgeving.

Het tweede niveau gaat over de basiskwaliteit. Dit is wat we in Zwolle belangrijk vinden. Wat maakt een hub nu bijvoorbeeld tot een centrumhub? Wat is daarvoor nodig? Hier gaat het vooral over de beleving en het gemak voor de gebruiker. We hebben per type hub verschillende faciliteiten, diensten en eisen toegewezen. Elk type hub kent een andere doelgroep, ligging en functie. Dit is het niveau dat in de AOS staat beschreven.

Het derde niveau is om tot programma's van eisen (PvE) te komen voor de ontwikkeling van individuele hubs door het toevoegen van projecteisen. Daarvoor schetsen we in de AOS het proces, zie bijlage 3.

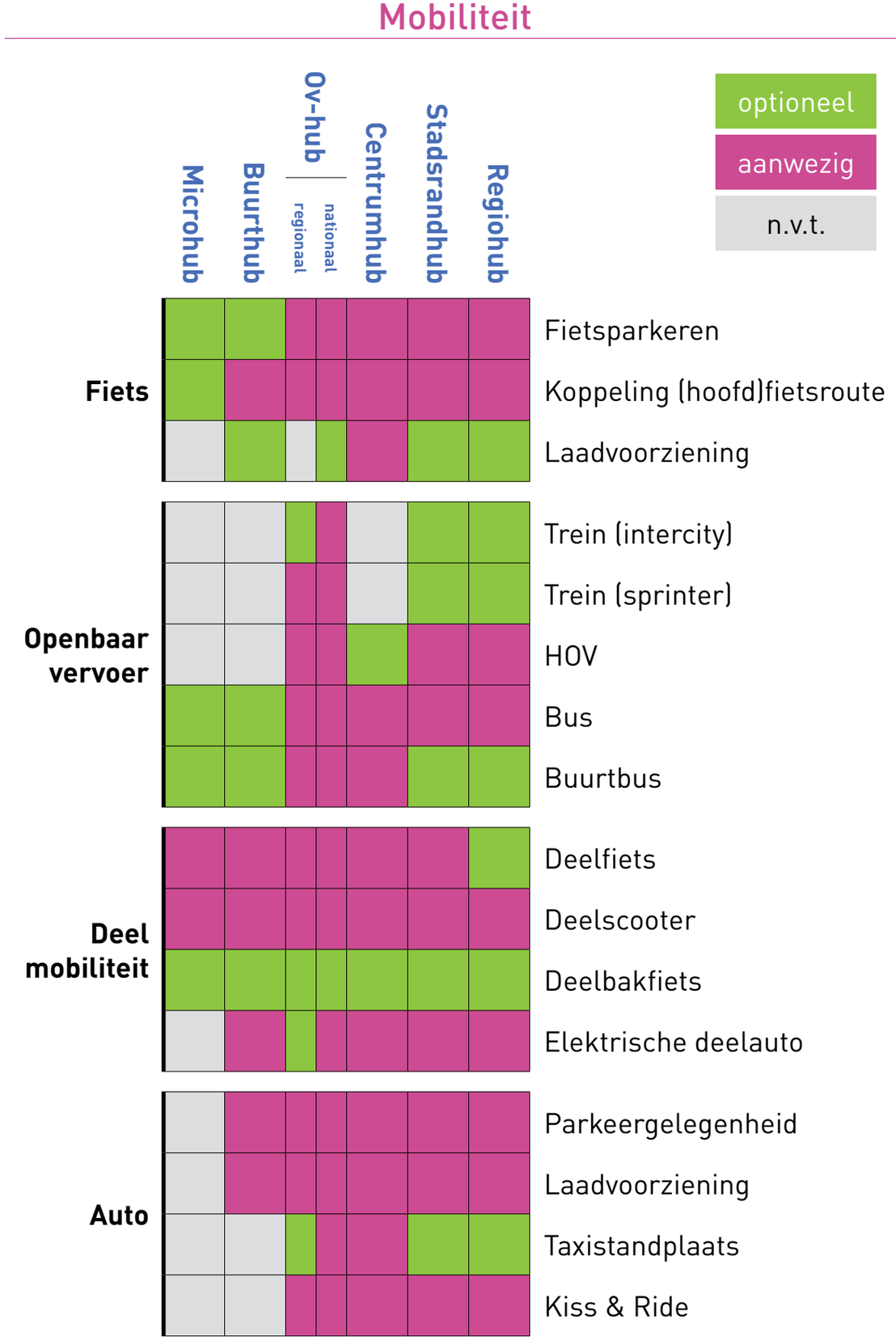


Basiskwaliteit

Het mobiliteitsaanbod (bereikbaarheid en toegankelijkheid)

Het mobiliteitsaanbod is één van de belangrijkste onderdelen van de mobiliteitshub. Elke hub heeft een specifieke samenstelling van mobiliteitsaanbod passend bij de plek die de hub inneemt in het netwerk en de doelgroep die de hub bedient. Voor het bepalen van het mobiliteitsaanbod staat het STOMP-principe centraal. We stimuleren dat in de verschillende hubs (deel)mobiliteit overzichtelijk en toegankelijk wordt aangeboden met behulp van apps en de daarvoor noodzakelijke systemen moet de gebruiker eenvoudig kunnen zien wat de beschikbaarheid en tarieven zijn van elke modaliteit.

De aanwezigheid van deelmobiliteit is, als belangrijk onderdeel van de ketenreis, de basis voor iedere hub. Deelmobiliteit moet voor iedereen toegankelijk, betaalbaar, begrijpelijk en betrouwbaar zijn.



De impact op de openbare ruimte willen we zoveel mogelijk beperken door de vraag naar en aanbod van deelmobiliteit op elkaar af te stemmen en efficiënt gebruik te maken van de openbare ruimte. De deelmobiliteit moet stadsbreed uitwisselbaar zijn tussen de hubs, zowel in de bestaande stad als in nieuwe gebiedsontwikkelingen. Deelmobiliteit draagt bij aan het verminderen van vervoersarmoede en bevordert de toegankelijkheid van het (openbare) vervoersnetwerk in gebieden waar de bus minder vaak rijdt. Vervoersopties op de hub kunnen, afhankelijk van de mate van gebruik en de manier waarop het wordt aangeboden, goedkoper zijn dan het bezit en gebruik van een privéauto.

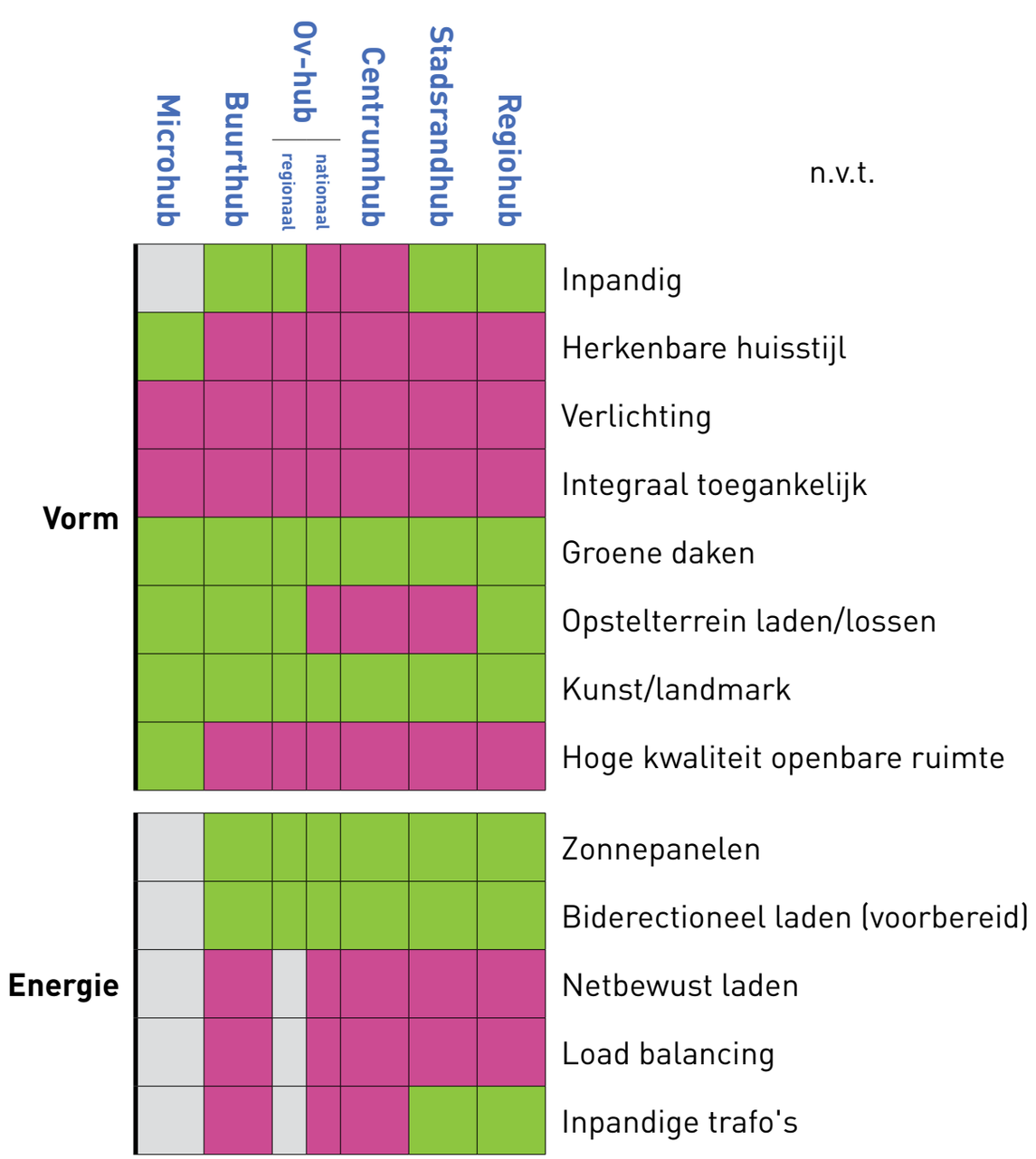
Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid

De ruimtelijke kwaliteit van de hub is belangrijk voor het functioneren ervan. Door hoge eisen te stellen aan de verschijningsvorm, herkenbaarheid, toegankelijkheid, type bouwmaterialen en duurzaamheid, verhoogt het gebruiksgemak, de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid in de directe omgeving en maakt dat de hubs een lange tijd mee kunnen.



Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid

Een andere eis is dat bij het ontwerpen van een mobiliteitshub is nagedacht over de toekomstige vraag en behoeften. Wanneer de vraag naar mobiliteit verandert, moeten we daarop kunnen inspelen. Dit geldt voor het mobiliteitsaanbod waaronder de parkeercapaciteit, de voorzieningen en de energievoorzieningen. Vooraf denkt de initiatiefnemer na over hoe het toekomstig gebruik van het gebouw en welke maatregelen hij daar vooraf kan treffen. Bijvoorbeeld het gebruik van lichtere recyclebare materialen of modulair bouwen. Wanneer we toch kiezen voor meer traditionele gebouwen, stellen we als eis dat we de gebouwen in de toekomst kunnen gebruiken voor andere functies zoals kantoren, woningen of winkelruimte.

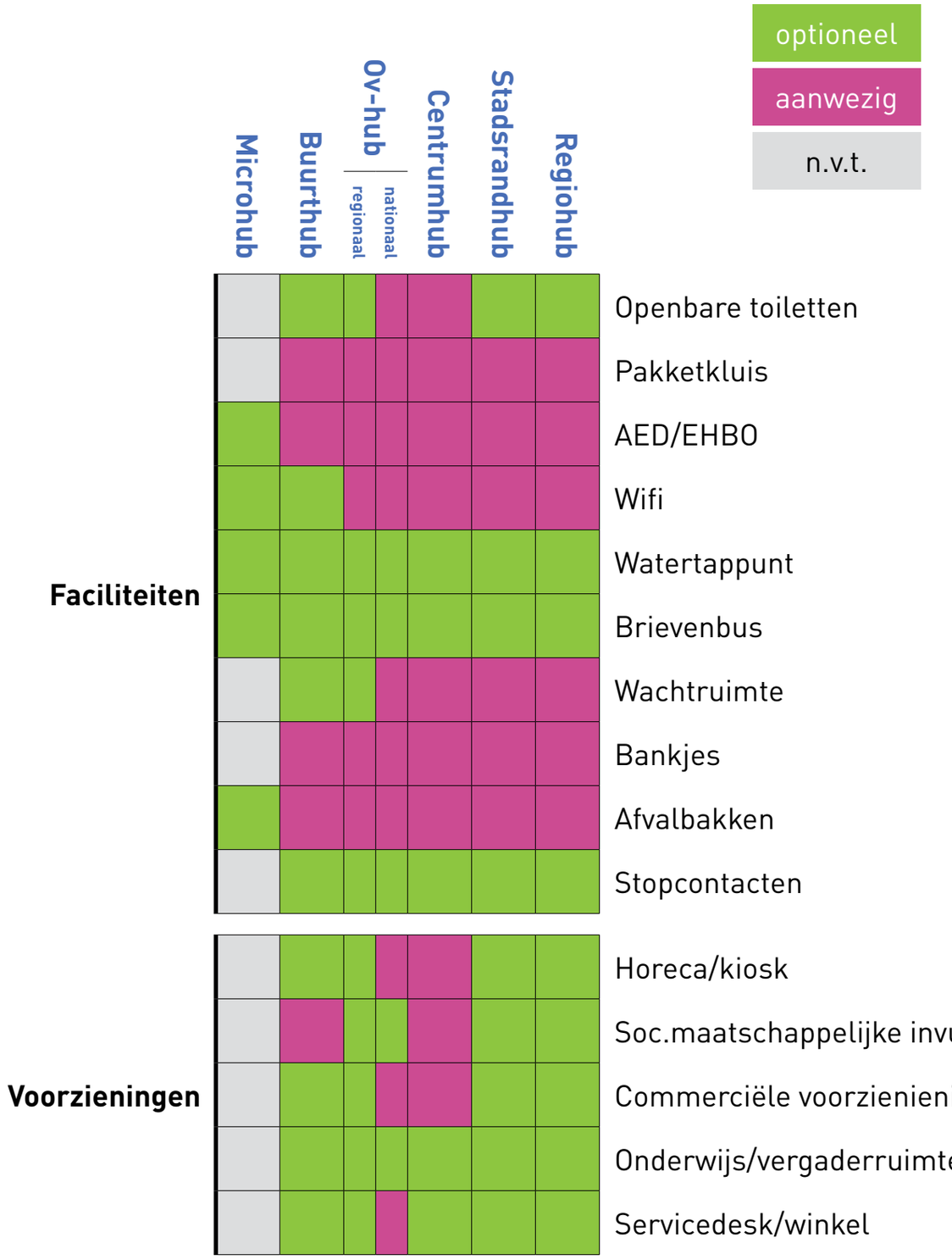


Voorzieningen

De toekomstige gebruiker kan bij de meeste typen mobiliteitshubs terecht voor enkele voorzieningen. Hoe groter de hub en hoe meer gebruikers, hoe meer voorzieningen mogelijk zijn. De voorzieningen in de centrumhubs zijn divers en een aanvulling op de voorzieningen in en rond het centrumgebied, terwijl kleinere microhubs enkel voorzien in deeltweewielers in de wijken en buurten. Per hub hebben wij basisvoorzieningen die het gemak, comfort en gebruiksvriendelijkheid van de hubs verbeteren.

De extra commerciële en maatschappelijke voorzieningen bepalen we met name door het programma van de gebiedsontwikkeling waarbinnen een mobiliteitshub wordt gerealiseerd. Wanneer het mogelijk is om deze voorzieningen in de hub toe te voegen of nabij de hub te realiseren, stimuleren we dit. Op basis van een analyse van het bestaande voorzieningenniveau in de nabije omgeving van de hub en de beoogde gebruikers kunnen extra voorzieningen aan de hub worden toegevoegd.

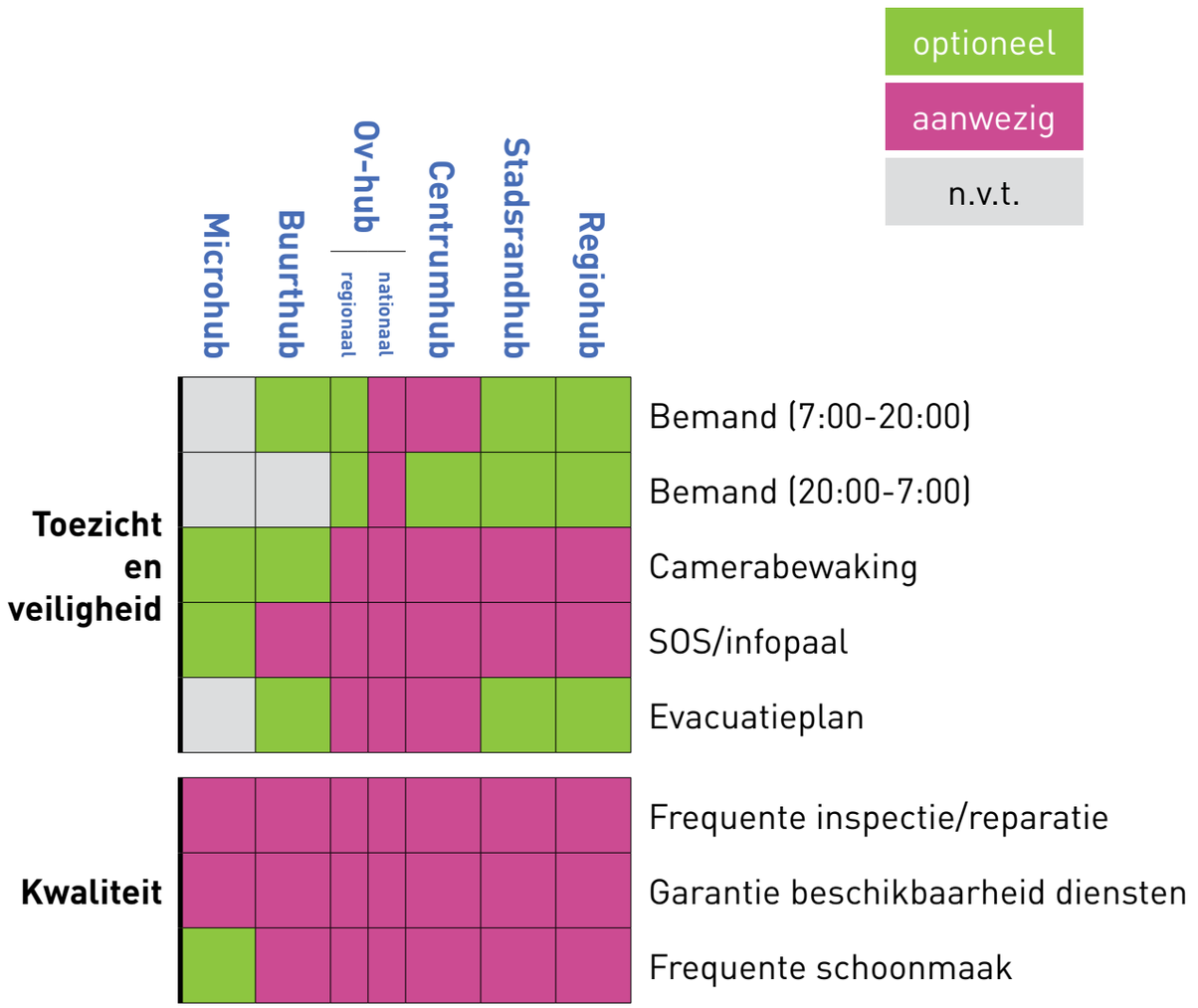
Voorzieningen



Veiligheid en toezicht

De mobiliteitshubs en de nabije omgeving zijn prettige en overzichtelijke verblijfplaatsen. Een belangrijk thema is dan ook sociale veiligheid. Wanneer de ervaring op de mobiliteitshub niet prettig is, gaan gebruikers de locaties mijden. Vooral op meer afgelegen locaties is een goede sociale veiligheid cruciaal. Verschillende zaken dragen bij aan een prettige verblijfskwaliteit op de mobiliteitshubs. Bijvoorbeeld toezicht door middel van bemenste desks of cameratoezicht, goede en heldere verlichting en een goed beheersplan om vandalisme tegen te gaan en het terrein schoon en verzorgd te houden. We willen doelgroepen betrekken waarvoor sociale veiligheid met name speelt, zodat we zo goed mogelijk inspelen op de behoefte.

Het toevoegen van voorzieningen en het slim ontwerpen zonder gesloten wanden en met prettige looproutes van en naar de mobiliteitshubs dragen ook bij aan een veilige omgeving. Daarnaast moeten we voldoen aan de wettelijke voorschriften als het gaat om risicobeheersing.



Beheer en onderhoud

Een aantrekkelijke mobiliteitshub met een schone en prettige verblijfsruimte waarbij de diensten en faciliteiten functioneren en betrouwbaar zijn, worden vanzelfsprekend eerder gebruikt dan wanneer dit niet het geval is. Daarom is beheer van groot belang. Bij de planvorming staan we samen met de eventuele ontwikkelpartners uitgebreid stil bij het beheer van de mobiliteitshub. Een goed beheersplan schrijven, hoort hierbij en bevat onderstaande punten.

- Periodieke inspecties en onderhoudsschema's voor apparatuur, gebouwen en groenvoorzieningen.
- Regelmatige schoonmaak zorgt voor een schoon en verzorgd terrein.
- Afspraken maken over het beheer en de beschikbaarheid van de deelmobiliteitsdiensten.
- Monitoring van het gebruik en de gebruikstevredenheid.

De eerder beschreven basiskwaliteit is kaderstellend voor de ontwikkeling van de mobiliteitshubs. De volgende stap is om tot programma's van eisen (PvE) te komen voor de ontwikkeling van hubs.

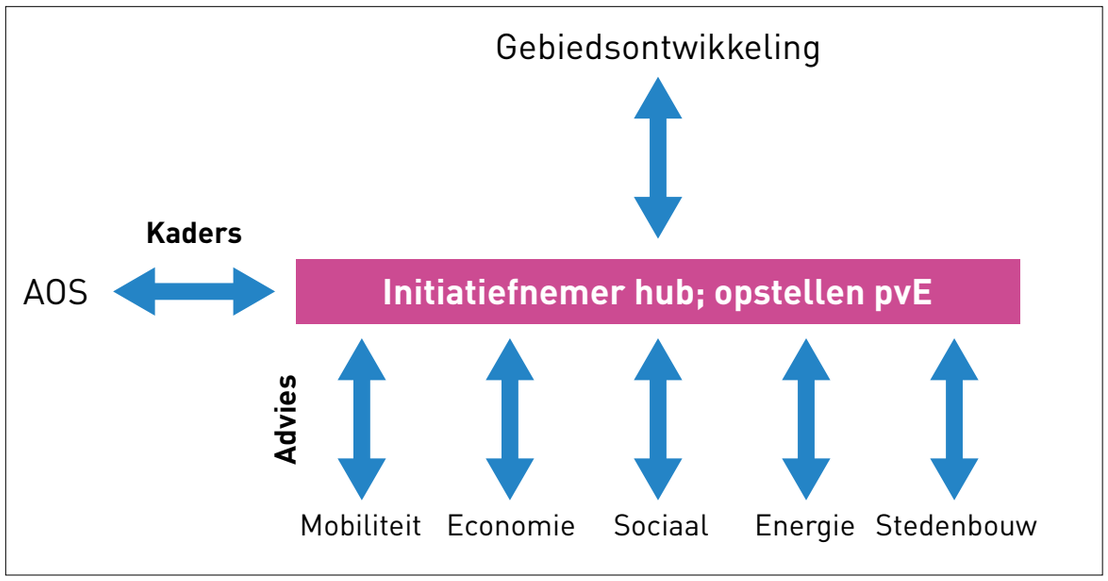
Iteratief proces

In deze fase is de initiatiefnemer voor de hub verantwoordelijk. De initiatiefnemer creëert in het PvE samenhang tussen de gebiedsspecifieke kenmerken en inbreng vanuit beleidsdisciplines. De kaders van de AOS moeten dus gecombineerd worden met gebiedskennis en input vanuit beleidsdisciplines zoals mobiliteit, economie, sociaal, energie en stedenbouw.

Per type hub verschilt de nadruk van het betrekken van inhoudelijke disciplines. Zonder uitputtend te zijn, geldt in ieder geval voor de centrumhub dat ruimtelijke kwaliteit belangrijk is en daarom is het betrekken van stedenbouw cruciaal. Voor de buurthub ligt de focus op bewoners en is de koppeling met het sociaal domein logisch.

Voor de stadsrandhubs is de link met natransport met het openbaar vervoer naar het centrum belangrijk en is een steviger inbreng van mobiliteit voor de hand liggend.

De totstandkoming van een PvE is een iteratief proces. Zo wijst de praktijk ook uit. Voor de centrumhub Weezenlanden-Noord hebben verschillende disciplines meegedacht over de invulling tijdens de verkenningsfase. Daarbij ging het over verschillende eisen en wensen zoals deelmobiliteit, fiets repairshop, openbare toiletten en toezicht. In de planuitwerking wordt het concreter, kijken we naar de haalbaarheid van deze onderdelen en ontstaan ook nieuwe inzichten.



Daarbij is het dus zaak dat de verantwoordelijk projectleider continu toetst aan kwaliteit- en inrichtingseisen, die kaderstellend vanuit deze AOS zijn meegegeven. Enige mate van lenigheid in de totstandkoming van het PvE is dus gewenst.

Concrete denkrichtingen

Ondanks dat de AOS niet over de technische uitwerking gaat, zijn er wel enkele bevindingen en suggesties voor het proces van het opstellen van een PvE.

Centrumhub

Mogelijke extra voorzieningen worden vooral bepaald door het programma van de gebiedsontwikkeling waarbinnen de centrumhub wordt gerealiseerd. Wanneer het mogelijk is om deze voorzieningen in de hub toe te voegen of nabij de hub te realiseren, stimuleren we dit. Op basis van een analyse van het bestaande voorzieningenniveau in de nabije omgeving van de hub en de doelgroep/gebruikers kunnen we extra voorzieningen toevoegen aan de hub.

Een inventarisatie van buurtspecifieke kansen en opgaven kan efficiënte koppelkansen opleveren voor maatschappelijke of commerciële partijen. Voorbeelden van extra voorzieningen zijn ontmoetingsplekken en ruimte voor buurtinitiatieven om eenzaamheid tegen te gaan of het aanvullen van het commerciële voorzieningenniveau in de buurt met bijvoorbeeld een kiosk, drogisterij of geldautomaat.

Als in de omgeving veel bedrijven, scholen en overheidsgebouwen zijn, dan bestaat een groot deel van de toekomstige gebruikers uit werknemers en scholieren. Dan kan een to go-supermarkt (city-concept) voorzien in een behoefte. Deze kunnen we combineren met voorzieningen zoals een pakketwand en ov-oplaadpunt. Ook brengt een dergelijke stadssupermarkt bedrijvigheid en reuring naar de hub. Dit is goed voor de beleving van de gebruiker en brengt sociale controle gedurende een groot deel van de dag.
Tot slot kan in de centrumhub plaats zijn voor maatschappelijke voorzieningen afhankelijk van de behoefte in de buurt. Denk bijvoorbeeld aan een ontmoetingsplek, repairshop of dagbesteding. Deze invulling is belangrijk omdat het toegankelijkheid, welzijn, sociale cohesie en kennisuitwisseling kan brengen en versterken in de gebiedsontwikkeling waarbinnen de hub moet gaan komen.

Buurthub
Specifiek voor een buurthub in een gebouwde voorziening kun je denken aan maatschappelijke voorzieningen zoals een buurthuis. Mogelijk dat er vanuit de wijk een behoefte ligt of dat de huidige locatie van een buurthuis niet meer voldoet. In die gevallen ligt een koppeling voor de hand.

Stadsrandhub
Bij een stadsrandhub kunnen we mogelijk elektriciteit opwekken. Een dak plaatsen en dat vol leggen met zonnepalen kan aantrekkelijk zijn. Daarom is het raadzaam om vanuit het beleidsterrein energie de potentie te verkennen. Daarnaast kan de locatie ook een functie hebben voor het gebied waar deze ligt. Bijvoorbeeld een bedrijventerrein.

Bijlage 2

Toelichting hubs in Spoor nieuw toe te voegen stad

Ontwikkelprogramma en Uitvoeringsprogramma

Het ontwikkelprogramma en de uitvoeringsagenda ‘Ons Stadshart van Morgen’ is een ambitieus programma voor de realisatie van een gastvrije, leefbare en bereikbare binnenstad. We hebben op basis van vijf ontwikkelprincipes een visie ontwikkeld waarmee onze historische binnenstad zijn vleugels als het ware over de stadsgracht uitslaat. We voegen daarbij drieduizend woningen toe in het Stadshart. In de inrichting van de openbare ruimte maken we meer ruimte voor onder andere voetgangers en fietsers. Daarnaast hebben we aandacht voor toegankelijkheid, vergroening, klimaatadaptatie en het tegengaan van hittestress. We zetten daarbij het STOMP-principe (stappen, trappen, ov, mobility as a service en privé-auto) centraal en verplaatsen het straatparkeren naar de centrum- en buurthubs.

In de Nieuwe Veemarkt transformeren we de voormalige IJsselhallen-locatie naar een hoogstedelijke en dynamische stadswijk. We voegen daar 750 woningen toe, vergroenen de openbare ruimte en clusteren het parkeren in mobiliteitshubs.

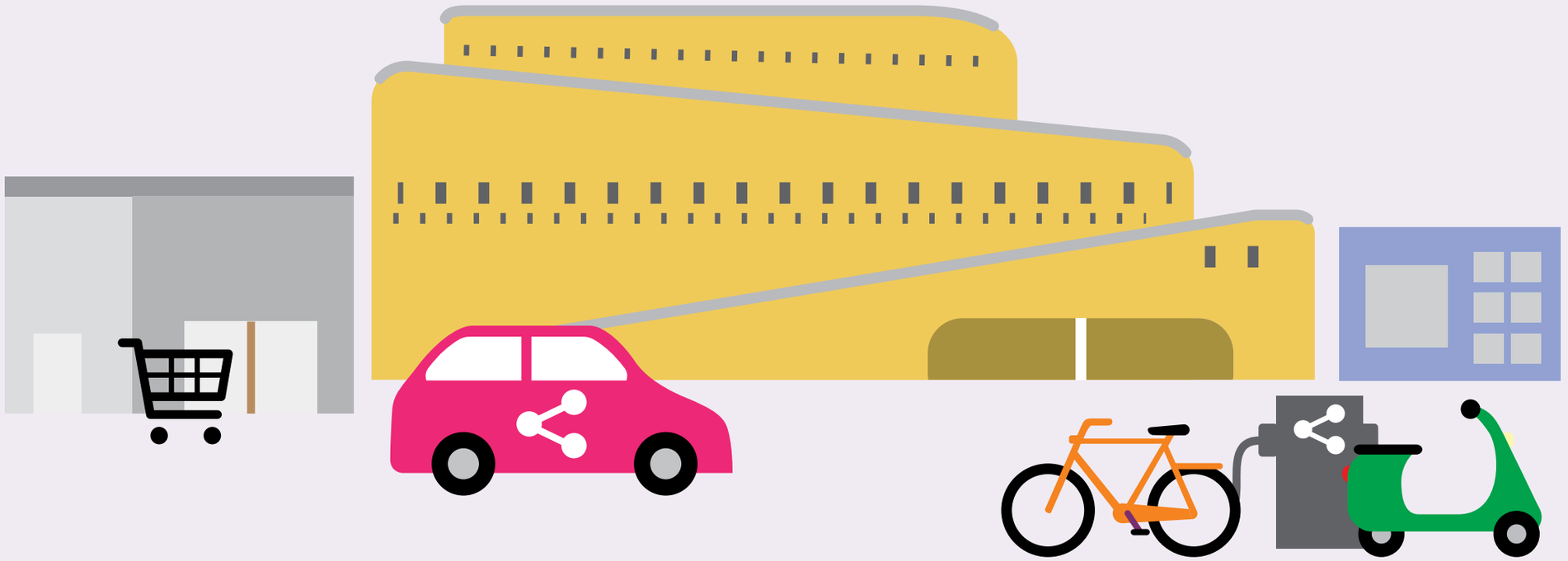
Het huidige parkeersysteem in het Stadshart en Nieuwe Veemarkt is complex. Op de huidige elf parkeerlocaties in en rondom onze historische binnenstad, de straatparkeerplaatsen en de privéparkeerterreinen, parkeren dagelijks veel bewoners, bezoekers en werknemers. Om de ambities uit ons ontwikkelprogramma en het ruimtelijk ontwikkelingsplan Nieuwe Veemarkt te realiseren, is de ontwikkeling van de mobiliteitshubs (en daarmee een nieuw parkeersysteem) randvoorwaardelijk.

Centrum- en buurthubs

We maken bij het parkeren in hubs onderscheid tussen centrumhubs (voor onder andere bezoekers aan onze stad) en buurthubs. We heten bezoekers vanaf de buitenring welkom via de invalswegen in het centrumgebied. Centrumhubs liggen aan de randen van het centrumgebied buiten de Singel en de centrumhubs vormen het kloppende hart. Vanaf het moment dat je hier je auto parkeert en overstapt op een ander vervoermiddel of lopend je weg naar het centrumgebied vervolgt, voel je je al in het centrumgebied.

Op dit moment voorzien we de realisatie van de volgende centrumhubs:

- Weezenlanden Noord
- Noorderkwartier (Diezerpoort)
- Roelenkwartier
- Katwolderplein
- Nieuwe Veemarkt



Deze centrumhubs vangen de parkeervraag op van bezoekers aan onze binnenstad en voor bewoners realiseren we buurthubs in het Stadshart en de Nieuwe Veemarkt.
Het verzorgingsgebied is maximaal 450 meter (ca. 5 minuten) lopen voor bewoners en maximaal 800 meter (ca. 10 minuten) lopen voor bezoekers of werknemers vanuit de aankomst van de hub.
Dit sluit aan op de ambities en uitspraken in het Ontwikkelprogramma en de parkeerstrategie over het verplaatsen van het straatparkeren en het enkel nog uitgeven van abonnementen voor de parkeeraccommodaties.

Op dit moment voorzien we de realisatie van de buurthubs:

- Noordereiland (Noorderkwartier)
- Hedon (Noorderkwartier)
- HCO (Noorderkwartier)
- Buurthub Roelenkwartier (noord)
- Q-park Centrum
- Burgemeester van Roijensingel
- Buurthub A28 (Nieuwe Veemarkt)

De locaties Turfmarkt en Provinciehuis voorzien we als tijdelijke buurthub locaties totdat alle centrumhubs functioneren. Uiteindelijk willen we de parkeerlocaties Emmadek en Schuttevaerkade sluiten. Zo geven we ruimte aan de ontwikkelingen van de Willemsknoop en de Singel van Zwolle.

Q-park parkeergarages

Het centrumgebied heeft twee parkeergarages (Maagjesbolwerk en Centrum) die Q-park exploiteert. Deze parkeergarages liggen binnen de Singel van Zwolle. Dat betekent dat bezoekersparkeren op deze locaties niet meer voor de hand ligt. Dit strookt namelijk niet met de uitgangspunten waarin we het bezoekersparkeren zo veel mogelijk opvangen aan de randen van onze binnenstad, in de centrumhubs of entreegebieden. Vanzelfsprekend kunnen we geen uitspraken doen over parkeergarages die wij als gemeente niet bezitten of beheren. De komende tijd gaan we in gesprek met de eigenaar en exploitant van Q-park Centrum over het functioneren van deze parkeergarage en de positie in ons toekomstig parkeersysteem.

Parkeersysteem

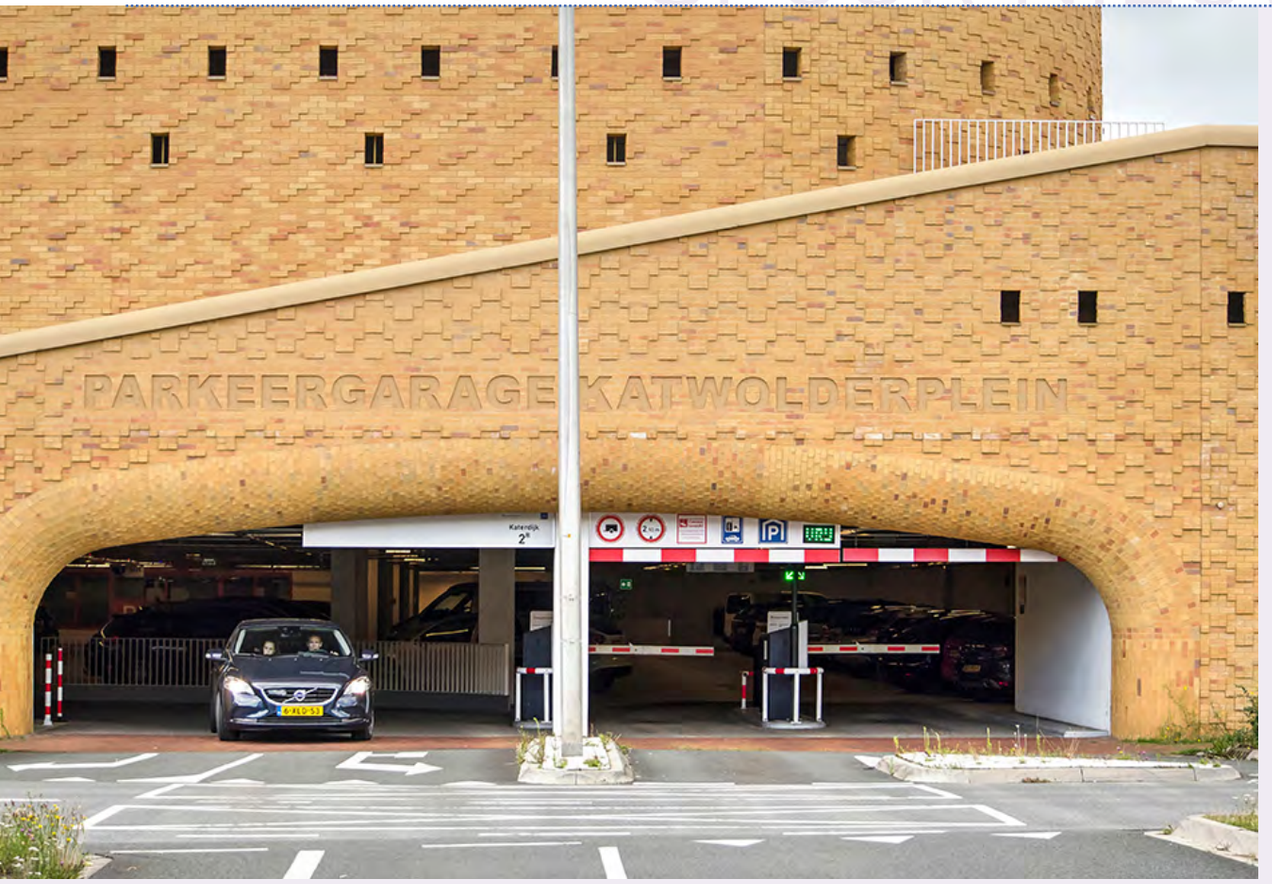
De keuzes in de uitwerking van het Ontwikkelprogramma ‘Ons Stadhart van Morgen’ of in de gebiedsontwikkelingen hebben invloed op ons gehele parkeersysteem. Figuur 14 illustreert de complexiteit van welke rol elk van de mobiliteitshubs heeft in de totale parkeeropgave van het Stadshart en de Nieuwe Veemarkt.

Het illustreert dat bezoekers in plaats van op de huidige parkeerterreinen in de centrumhubs worden ontvangen.

Om grip te krijgen op de parkeeropgave in en rondom het Stadshart en de Nieuwe Veemarkt hebben we een parkeerbalans opgesteld.

Figuur 14 Overzichtskaart complexiteit parkeersysteem





Dit geeft inzicht in de toekomstige parkeeropgave voor het hele Stadshart en de Nieuwe Veemarkt. Daarnaast kunnen we onze keuzes inzichtelijk maken in de gebiedsontwikkelingen en de effecten daarvan op het totale parkeersysteem.

We hebben de parkeerbalans opgebouwd volgens de volgende stappen. Het vertrekpunt hierin is het bestaande parkeersysteem:

1. Opheffen/verplaatsen van betaald straatparkeren in onze historische binnenstad naar de centrumhubs.
2. Opheffen/verplaatsen van het vergunninghoudersparkeren in onze historische binnenstad naar de buurthubs.
3. Volledige invoering van het principe van centrumhubs en buurthubs. Bezoekers aan onze stad parkeren hierbij enkel nog in de centrumhubs.
4. Toevoeging van de parkeeropgave en de realisatie van de buurthubs in de gebiedsontwikkelingen (Noorderkwartier, Roelenkwartier, Weezenlanden Noord en Nieuwe Veemarkt).
5. Nieuw toe te voegen stad helpt de bestaande stad, waarin we een deel van de parkeercapaciteit uit de omliggende wijken waar mogelijk opnemen in de mobiliteitshub.

Conclusies

Hieronder volgt een korte samenvatting van de conclusies.

- De realisatie van de vastgestelde ambities in en rondom het Stadshart leidt tot een grote verschuiving van parkeerders. Uitgangspunt daarin is dat bezoekers aan het centrumgebied alleen parkeren in de centrumhubs. Bewoners van het centrumgebied en de gebiedsontwikkelingen parkeren in de centrum- en de buurthubs. Voor specifieke groepen zoals mensen met een beperking geldt een uitzondering.
- Op momenten dat de parkeerdruk te hoog is, moeten we deze op andere plekken opvangen. De realisatie van stadsrandhubs en een goed functionerend ov-systeem zijn daarbij randvoorwaardelijk.
- We zetten maximaal in op de mobiliteitstransitie van bewoners (meer lopen en fietsen, minder gebruik en bezit van privé-auto's) en het hanteren van lage(re) parkeernormen dan de huidige parkeernormen in de gebiedsontwikkelingen. Dit is noodzakelijk om de parkeeropgave te matchen met de beschikbare of te realiseren parkeercapaciteit.
- De parkeeropgave van bezoekers aan de stad kunnen we niet enkel in de centrumhubs opvangen. De Q-park parkeergarage Maagjesbolwerk moet daarom voorlopig bezoekers blijven opvangen.
- Andere parkeerlocaties zoals de Turfmarkt, Provinciehuis en Emmadek zijn noodzakelijk als alternatieve locaties totdat alle centrumhubs volledig functioneren.
- De parkeervraag van bewoners, werknemers en bezoekers van het centrumgebied kunnen we opvangen met de drie buurthubs: Noordereiland, Q-park Centrum en Burgemeester van Roijensingel.

- Het beperken van de bezoekersfunctie van de Q-park parkeergarage Centrum is belangrijk in het bereiken van de ambities uit ons ontwikkelprogramma. Dit voorkomt verkeersstromen in onze binnenstad en biedt ons de mogelijkheid het straatparkeren in het centrumgebied te verplaatsen.
- Het toevoegen van het bewonersparkeren volgens het principe nieuw toe te voegen stad helpt de bestaande stad en brengt een extra parkeeropgave in de gebiedsontwikkelingen met zich mee. Dit kan wringen met onze ambities rondom woningbouw en de inrichting van de openbare ruimte. Nader afstemming met de gebiedsontwikkelingen hierover is noodzakelijk.

Spoorzone

De Spoorzone is een hoogstedelijk, nieuw centrumgebied dat in ontwikkeling is. Voor deze gebiedsontwikkeling hebben we het ontwikkelkader Spoorzone opgesteld. Verdere uitwerking daarvan vindt plaats in vijf deelgebieden. Hierin zijn we als gemeente samen met ontwikkelaars en eigenaren onderdeel van een gebiedscoalitie. Deze deelgebieden zijn Spoorkwartier, Hanzekwartier, Willemskwartier, Hanze Oost en Nomad City.

Uitgangspunt voor deze hoogstedelijke gebiedsontwikkeling is de realisatie van een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte, vanuit het STOMP-principe. Een groot deel van de Spoorzone is daarmee autoluw of zelfs autovrij. Om onze ambities qua programma, inrichting van de openbare ruimte en de mobiliteitstransitie te realiseren, werken we in de Spoorzone met een innovatief mobiliteitsconcept dat bestaat uit:

- Excellente voet- en fietspaden met dagelijkse voorzieningen nabij.
- Een excellent fietsnetwerk verbonden met de omgeving en voldoende fietsparkeergelegenheid.
- Inzetten op doelgroepen zonder of met laag autobezit
- Inzetten op deelmobiliteit die dichtbij, beschikbaar en betaalbaar is.
- Hogere parkeertarieven.
- Flankerend beleid in omliggende wijken.
- Lage parkeernormen.
- Autoparkeren in hubs aan de randen van het gebied.
- Uitstekende nabije ov-voorzieningen.
- Voldoende (ruimte voor) deelmobiliteit.

De parkeeropgave van het nieuwe programma in de Spoorzone vangen we volledig op in mobiliteitshubs. Ook hier maken we onderscheid tussen centrum- en buurthubs. De verdeling van de mobiliteitshubs in de Spoorzone en de onderliggende verkeersstructuur (autoverkeer) staan weergegeven in onderstaande figuur. De hubs zijn op loopafstand van de woningen, voorzieningen en bedrijven.



Figuur 15 Mobiliteitshubs in de Spoorzone

Bijlage 3

Toelichting beoordeling varianten rolneming Spoor nieuw toe te voegen stad

Sturingsinstrumenten en rolneming

We hebben verschillende instrumenten om te sturen op de ontwikkeling en exploitatie van mobiliteitshubs in gebiedsontwikkelingen. Welk instrument beschikbaar is, hangt sterk af van de volgende factoren:

a. Komt de hub in de openbare ruimte of wordt het een inpandige hub?
b. In het geval van een inpandige hub: is het vastgoed publiek (en openbaar) of privaat bezit?
c. Hebben we een grondpositie?

Bij hubs in de openbare ruimte kunnen we via vergunning en ontheffing sturen op de aanwezigheid van het mobiliteitsaanbod. Als het gaat om gemeentelijk vastgoed, kunnen we eisen stellen aan de realisatie en sturen op mobiliteitsaanbod en prijsstelling (met inachtneming van de Wet Markt en Overheid). Bijvoorbeeld via verhuur van ruimte in een gemeentelijke parkeergarage.

Als het gaat om privaat vastgoed, valt dit niet onder de regulering van parkeren via vergunning en ontheffing, ongeacht of dit inpandig is. Wel kan de private partij zelf besluiten een hub te realiseren of in een private parkeergarage een mobiliteitshub te starten. De gemeente kan van de private eigenaar parkeerruimte huren en deze ter beschikking stellen aan aanbieders van deelmobiliteit. De toekomstvastheid van deze oplossing wordt bepaald door het onderliggende contract tussen de gemeente en de vastgoedeigenaar (bijvoorbeeld als de exploitant niet wil verlengen). Ook bij een publiek-private samenwerking blijft er een mate van afhankelijkheid van de private eigenaar.

Als we een grondpositie hebben, dan ligt het vanuit sturing voor de hand dat we de mobiliteitshubs zelf realiseren en exploiteren. Een andere mogelijkheid is om de gronden te verkopen of eventueel in erfpacht uitgeven aan ontwikkelaars. Daarbij kunnen we randvoorwaarden stellen aan de te ontwikkelen functies, bijvoorbeeld aan hubs of deelmobiliteit.

Bij locaties waar we een nieuwe mobiliteitshub op private grond ontwikkelen, kunnen we in een (anterieure) overeenkomst afspraken maken over de realisatie en exploitatie van de hub. De gemeente blijft hierbij afhankelijk van de private eigenaar.

Sturing via omgevingsplan en overeenkomsten
Ongeacht de eigendomsvraag is het omgevingsplan het primaire instrument voor de gemeente om te sturen op de aan- of afwezigheid van bepaalde functies op locaties. In het omgevingsplan moeten de mobiliteitshubs opgenomen zijn. Omdat eigendom en exploitatie van commerciële voorzieningen in de hubs bij voorkeur niet vallen binnen de gemeentelijke rolneming, is voor die voorzieningen het omgevingsplan ook het meest geschikte instrument om te zorgen dat deze functies in de hubs kunnen worden gerealiseerd.

Aan het omgevingsplantraject zitten kosten verbonden, bijvoorbeeld voor het aanleggen van voorzieningen en het inrichten van de openbare ruimte. Overheden zijn verplicht de kosten te verhalen (kostenverhaal). Dit zorgt ervoor dat een betrokken private partij in verhouding (mee)betaalt aan de (her)inrichtingskosten van voorzieningen, bijvoorbeeld het aantal parkeerplaatsen voor deelmobiliteit. In geval van verkoop of uitgifte aan een ontwikkelaar van een gemeentelijke grondpositie is het kostenverhaal onderdeel van de grond- of uitgifteprijs.

Als de kosten hoger zijn dan de opbrengsten, heeft dit gevolgen voor de gemeentelijke grondexploitatie. Als het gaat om een private grondpositie, is de voorkeur om het kostenverhaal te regelen via het vrijwillige spoor, namelijk een overeenkomst voordat de ontwikkeling van start gaat (anterieure overeenkomst). Als we niet op vrijwillige basis tot afspraken met de ontwikkelaar kunnen komen, kan de gemeente het kostenverhaal afdwingen via kostenverhaalsregels in het omgevingsplan. Waar mogelijk kunnen we in

de overeenkomst afspraken maken rond flankerend beleid, zoals het parkeerregime in de directe omgeving, mobiliteitsaanbod en tariefstelling. Hierdoor kan de hele ontwikkeling of de mobiliteitshub beter functioneren. Er kunnen boetes worden gekoppeld aan het niet nakomen van die afspraken.

Bij het bepalen van een voorkeursrol zijn niet alleen de eigendomspositie en mate van regie (op kwaliteit/ ruimtelijke inrichting, mobiliteitsaanbod en tarieven) van belang. We moeten financiële haalbaarheid en risico's ook meewegen. Ze kunnen bepalend zijn voor de keuze.

Financiële haalbaarheid
Met financiële haalbaarheid doelen we op de totale businesscase van een mobiliteitshub: de realisatie, exploitatie, het beheer en onderhoud. Daarbij is de financiële haalbaarheid sterk afhankelijk van het type mobiliteitshub en de bezettingsgraad. Een (meerlaags) verdiepte ondergrondse mobiliteitshub, inclusief bebouwing kent een hogere investeringssom dan een enkele bovengrondse mobiliteitshub.

Op basis van praktijkkennis en ervaring is (op dit moment) de financiële haalbaarheid bij een publieke partij beter dan wanneer een private partij dit op zich neemt. Overwegingen die hierbij belangrijk zijn:
a) Een publieke partij kent over het algemeen geen of lagere rendementseisen dan een private partij.
b) Een publieke partij kan in de basis tegen gunstigere financieringsvoorwaarden liquide middelen aantrekken dan een private partij.

Overige risico's: financieel en maatschappelijk
Voor de risico's maken we onderscheid tussen financiële- en maatschappelijke risico's. Met financiële risico's doelen we op de investeringsrisico's van de ontwikkeling en de exploitatierisico's. Onder maatschappelijke risico's verstaan we het schaden van het maatschappelijk belang, zoals het in gedrang komen van de woningbouw en mobiliteitstransitie. Een publieke partij hecht over het algemeen meer waarde aan het maatschappelijk belang dan een private partij. Wanneer we als gemeente eigenaar en/of exploitant zijn van een mobiliteitshub, kunnen

we bijsturen om maatschappelijke belangen te dienen. Bijvoorbeeld door extra deelmobiliteit toe te voegen ten koste van regulier parkeren om de mobiliteitstransitie verder aan te jagen. Daarom wordt bij de beoordeling van maatschappelijke risico's publiek eigendom en/of exploitatie als positief beschouwd en privaat eigendom en/of exploitatie negatiever.

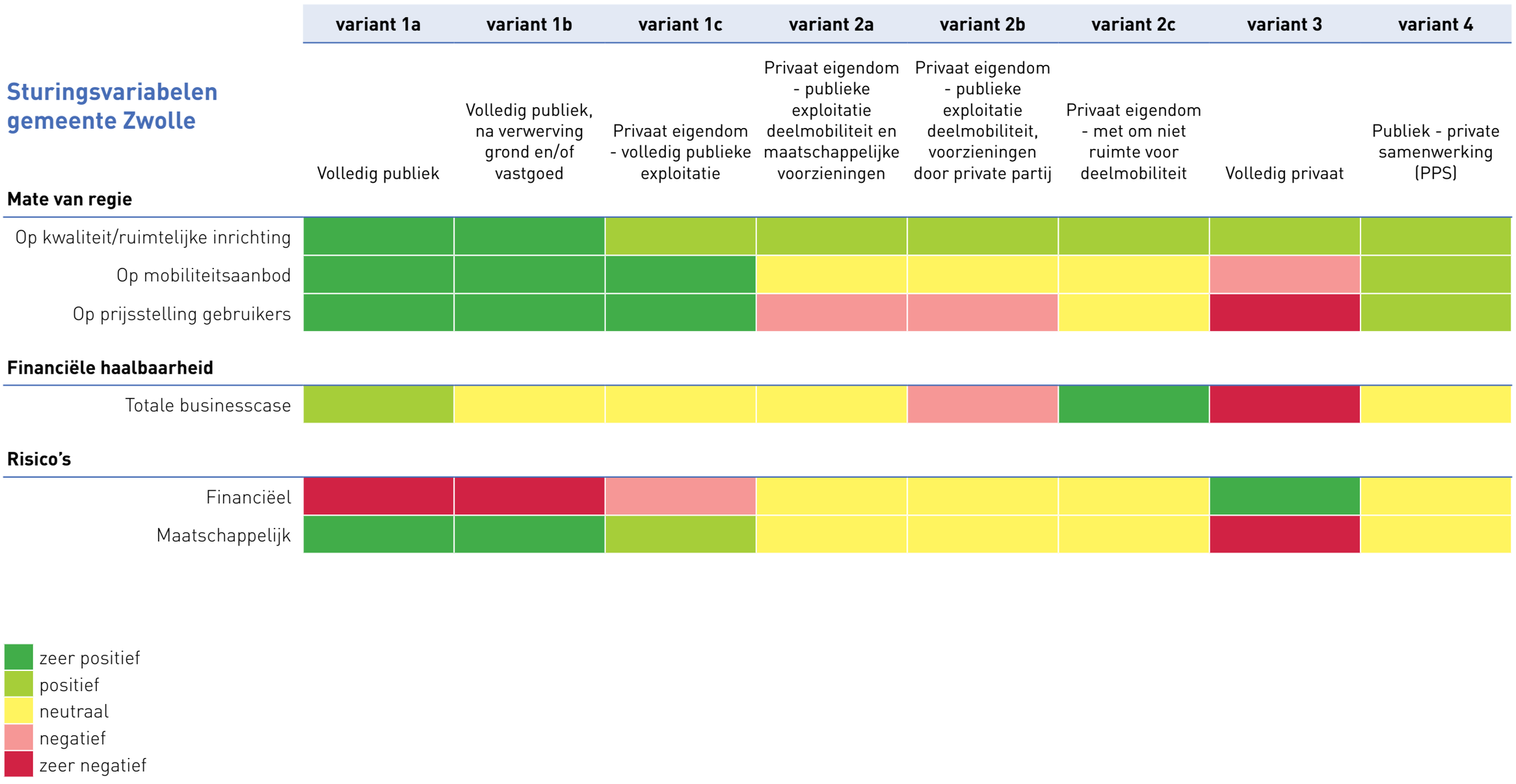
Beoordeling varianten rolneming

We onderscheiden vier varianten voor modellen van de gemeentelijke rol: van volledig publiek tot volledig privaat. Hierbij benoemen we twee tussenvormen en daarbij behorende voor- en nadelen. In onderstaande figuur komen die vier varianten terug, met daarbij een kwalitatieve beoordeling van mate van sturing, financiële haalbaarheid en de risico's.

We nemen hierin de hub-onderdelen voor maatschappelijke voorzieningen mee, omdat we hiermee invulling kunnen geven aan publieke taken. Wat we hierin niet meenemen is de exploitatie van commerciële voorzieningen in een hub. Dat is omdat daarvoor de markt aan de lat staat. Ook eigendom van hub-onderdelen waar commerciële voorzieningen worden geëxploiteerd valt in beginsel buiten deze globale beoordeling. Als daar in een gebiedsontwikkeling aanleiding voor is, wegen we op die momenten af of gemeentelijk eigendom van die gedeelten van een hub wenselijk is.

Uit figuur 16 blijkt dat de varianten met gemeentelijk eigendom (1a en 1b) het meest positief worden beoordeeld. Deze brengen wel de nodige financiële risico's met zich mee. Deze risico's nemen af als de ontwikkeling en exploitatie van mobiliteitshubs meer of volledig door één (of meerdere) private partij(en) wordt gedaan. De mate van regie en sturing door de gemeente nemen daarmee echter ook af, terwijl de daarmee samenhangende maatschappelijke risico's toenemen. Bij de publiekprivate variant (variant 4) delen partijen de financiële risico's, maar ook de mate van sturing en regie.

Figuur 16 Beoordeling varianten rolneming



© Gemeente Zwolle 2024

