Inspraak op Singelvisie Zwolle

Raadsdebat 8 december 2025

Van: VVNL, Afdeling Zwolle

Geachte leden van de Raad,

Hartelijk dank voor mogelijkheid te mogen inspreken op de visie voor de Singel.

Mijn naam is Jan van Doggenaar, ik woon ruim een jaar in Zwolle en ik spreek namens de VoetgangersVereniging Nederland.

1) De Visie op de Singel is een heel gedegen**, goed verhaal**: integraal, duurzaam en gericht op een aanzienlijk verbeterd verblijfsklimaat langs de mooie Zwolse singels.

2) Voor u zit een voetganger.

3) Er zijn **duizenden voetgangers in Zwolle** en ze leggen meer dan 50 miljoen kilometer per jaar af (bron CBS: gemiddelde Nederlander loopt 8 km per week; als een grote estafette is dat 1.100 keer de aarde rond).

4) **Wie zijn al die andere voetgangers**? Ik loop ze even na:
    a) ouderen, die niet meer over een vervoermiddel beschikken,
    b) jongeren, die nog niet over een vervoermiddel beschikken,
    c) spelende kinderen
    d) recreatieve wandelaars en joggers en andere buitensporters,
    e) lunchwandelaars,
    f) gebruikers van het openbaar vervoer,
    g) toeristen,
    h) winkelend publiek,
    i) zomaar verblijvers in de stad
    j) mensen met een beperking,
    k) en zelfs Parkeerhub-gebruikers

    Zij allen maken de stad tot de leefbare stad, die Zwolle is.

5) Er zijn ook voetgangers, die je niet op straat ziet. Ze kunnen plekken mijden, omdat ze verkeerstechnisch of sociaal onveilig zijn.

6) De voetgangers verdienen dus de volle aandacht, want lopen is gezond, duurzaam en neemt als vervoer de minste ruimte in beslag. Lopen is een vorm van onthaasten. Er hoeft geen vervoermiddel gestald of geparkeerd te worden. De gemeente omarmt dan ook terecht het STOMP principe. Stappen als belangrijkste leidraad bij het inrichten van de openbare ruimte. Maar de dagelijkse praktijk van het lopen is weerbarstiger. Nog te vaak is de praktijk de omgekeerde: auto's eerst, dan de fiets en dan de voetganger.

7) Het goede nieuws is dat de Singelvisie een volgende stap is om de rol van de auto in en om de binnenstad verder terug te dringen. Meer ruimte voor de voetgangers en de fietsers! Maar nu ons **kernpunt**: **fietsers en voetgangers moeten niet meer in één adem genoemd worden als 'langzaam verkeer'**. Een E-bike is geen langzaam verkeer meer. Daarvoor is deze te snel, te zwaar en te omvangrijk geworden (speed pedelecs, urban arrows, fatbikes, bestelfietsen).

8) Veel te veel fietsers rijden op plekken, die bedoeld zijn voor voetgangers. Daarom moet de ruimte voor lopen in het ontwerp fysiek gescheiden worden van de ruimte voor fietsen (en van auto's, maar dat sprak al voor zich). Maak het fietsers zo moeilijk mogelijk om op voetgangersdomeinen te komen.

9) Handhaving is geen onderdeel van de Singlevisie, maar belangrijk om het voetgangers domein fietsvrij te houden.

10) Tenslotte een aantal opmerkingen specifiek over de Singelvisie:

    a) **Bereikbaarheid**. De bereikbaarheid van de binnenstad te voet moet vooropstaan: obstakelvrij, niet hoeven omlopen en wachten, geen onveiligheid, geen stank- en geluidsoverlast.
    b) **Ondernemerschap en creativiteit** verlevendigen de stad. Zeker ook de horeca. Maar doorloopruimte voor de voetganger staat op de eerste plaats; Als er ruimte overblijft, kan dat voor een terras zijn. En niet dat voetgangers moeten uitwijken omdat er een terras op de stoep staat.
    c) **Voldoende openbare zitplaatsen.** Spreekt voor zich. Betaalde zitplaatsen kunnen daar niet voor in de plaats komen.
    d) **Knip de singel wandelroute door**. Als de singel niet meer bedoeld is voor transitverkeer, knip deze dan door. Het bestemmingsverkeer komt ter plaatse via 'inprikkers'.

e) Omvormen van de **Drijbersingel** tot een park is helemaal top; maar sta geen fietsen toe in dat park!
f) Een **voetpad** moet minimaal 2 meter breed zijn. Dat mag best een schelpenpad zijn. Als er meer voetverkeer verwacht wordt, moet het breder worden. Tekeningen in het document schetsen een te smal voetpad.
g) Het aanleggen van een **steigerpad** in het Roelenkwartier is top! Maar, alweer, geen fietsers daar, die hebben al een prima parallel pad.

En ik heb twee vragen:

h) Zijn **mobiliteitshubs** in de binnenstad een goed idee? Dat lees ik op pagina 37.
i) Prima, dat er extra bruggen komen om het rondje Singel te kunnen lopen. Maar **waarom geen voetbrug bij de Stationsweg?**