BEWONERSVERENIGING
BINNENSTAD ZWOLLE

MEMO

VISIE parkeren binnenstad

Inhoudsopgave

Inleiding 3

1. Context 4

2. Visie 5

3. Perspectieven en oplossingen 7

Geclusterde parkeervoorzieningen 7

Gasten, dienstverleners 10

Behoud van (deels) parkeervergunninghoudersplaatsen 10

Privéterreinen 11

Fietsparkeren 11

Overige suggesties 11

4. Tot slot 14

Bijlage 1: Data 16

Waar parkeren Binnenstadbewoners hun auto? 16

Bijlage 2: Huidig parkeerbeleid (2024) 18

Abonnement 18

Bijlage 3: Afstanden tot mogelijke (alternatieve) geclusterde parkeervoorzieningen 20

Inleiding

De werkgroep Parkeren Binnenstad is een werkgroep van de belangenorganisatie Bewonersvereniging Binnenstad Zwolle (bbZ). De werkgroep houdt zich bezig met het formuleren van een visie over het autoparkeren van de bewoners van de Zwolse binnenstad en hoe zich dit verhoudt tot actuele gemeentelijke beleidsuitgangspunten en toekomstige lokale en maatschappelijke ontwikkelingen met betrekking tot een bereikbare binnenstad, en behartigt de belangen van de bewoners in deze.

Aanleiding voor het ontstaan van de werkgroep was het gemeentelijke *Ontwikkelprogramma 'Ons Stadshart van Morgen – Jouw stukje Zwolle (2022)'* en de bijbehorende *'Uitvoeringsagenda (februari 2023)'* waarin gemeente Zwolle haar beleidsvoornemens uitte over het creëren van een autoluwe (lees: autoloze) binnenstad voor vergunninghouders. Een jaar later verscheen de *Parkeerstrategie 2040 (december 2023)* waarin de gemeente Zwolle opnieuw een autoluwe binnenstad bepleitte en haar beleidsvoornemens voor parkeervergunninghouders.

Deze voorliggende memo verwoordt de visie van de werkgroep. Deze wordt vervolgens uitgewerkt in perspectieven en oplossingen die enerzijds leiden tot een binnenstad met minder geparkeerde auto's op maaiveldniveau, doch anderzijds ook de belangen van binnenstad-bewoners vertegenwoordigen.

De voorliggende visie is tot stand gekomen op basis van data-analyse, brainstormsessies van de werkgroep Parkeren Binnenstad, gesprekken met binnenstadbewoners, gesprek met het Zwolle Fonds, deelname aan vergaderingen van de gemeenteraad Zwolle en het verkennen van (binnen)steden elders in Nederland alwaar het verdwijnen van vergunninghoudersparkeerplaatsen in het openbaar gebied ook een actueel thema is.

De werkgroep Parkeren Binnenstad heeft haar conceptvisie in mei 2024 voorgelegd aan de leden van de Bewonersvereniging Binnenstad Zwolle in een groepsbijeenkomst in de Stadkamer op 16 mei 2024. Het doel was het genereren van draagvlak voor de visie en het verzamelen van creatieve ideeën om de visie, uitgangspunten en oplossingen nog verder te verfijnen. Het aantal reacties dat de werkgroep ontvangen heeft van bewoners die het gemeentebeleid onderschrijven en daarmee alle vergunningshoudersparkeerplaatsen op maaiveld wil weghalen is gering. Het leeuwendeel van alle reacties onderstreepte de conceptvisie en/of was van mening dat alle plaatsen moeten blijven. Velen gaven inhoudelijke reacties en deze reacties zijn meegenomen in deze visie. In de vergadering van 25 juni 2024 is de memo besproken en vastgesteld door het bestuur van de bbZ. Hiermee gaat deze visie de basis vormen voor vervolggesprekken met de gemeente Zwolle.

Werkgroep Parkeren Binnenstad (bbZ)
Juni 2024

1. Context

Gemeente Zwolle wenst een gezonder leefklimaat voor de binnenstad en zet daarbij in op het autoluwer maken van de binnenstad. Het programma ‘Stadshart van Morgen’ is daartoe een belangrijke onderlegger. De ‘Parkeerstrategie 2040’ is dit jaar vastgesteld en legt de uitgangspunten vast hoe de gemeente Zwolle de komende jaren omgaat met parkeerruimte voor stilstaande voertuigen (fietsen, auto’s) in verschillende wijken van Zwolle. Het doel is om ervoor te zorgen dat de stad niet dichtslibt, maar toegankelijk en bereikbaar blijft. Enkele belangrijke uitgangspunten zijn:

- *Openbare ruimte voor iedereen*
  De openbare ruimte is in eerste instantie echt openbaar, met ruimte voor spelende kinderen, voetgangers, fietsers, automobilisten en mensen die minder goed ter been zijn. Laden en lossen blijft mogelijk, maar parkeren voor de deur wordt minder vanzelfsprekend.
- *Groen waar mogelijk*
  Een groene omgeving draagt bij aan het ‘buitengeluk’ en helpt hittestress en hevige regenval tegen te gaan. Daarom wordt gestreefd naar een betere balans tussen parkeerplekken en groen, met geveltuintjes, perkjes en meer bomen.
- *Helder beleid met ruimte voor specifieke behoeften*
  Er wordt een eenduidige strategie gevolgd, maar er blijft rekening gehouden worden met doelgroepen zoals inwoners, ondernemers, bezoekers en mindervaliden.

Het programma ‘Stadshart van Morgen’ en de ‘Parkeerstrategie 2040’ streven de volgende maatregelen na:

- het opheffen van betaald parkeren voor bezoekers van de binnenstad en het realiseren van mobiliteitshubs buiten de singel.
- het gefaseerd opheffen van maaiveld parkeren voor bewoners die vergunninghouder zijn en het laten realiseren van parkeerhubs buiten de singel.
- het creëren van stop- en shopplaatsen voor bezoekers in de Zwolse binnenstad.

Na inspraak van bewoners heeft de gemeenteraad besloten dat uitvoering kan worden gegeven aan de ‘Parkeerstrategie 2040’, doch dat er sprake moet zijn van draagvlak bij ondernemers en bewoners. Het vormde voor de werkgroep Parkeren binnenstad (bbZ) reden om te komen tot het formuleren van een visie die de uitgangspunten van de gemeente Zwolle als leidraad heeft, maar de wensen en behoeften van bewoners (en ondernemers) serieus neemt.

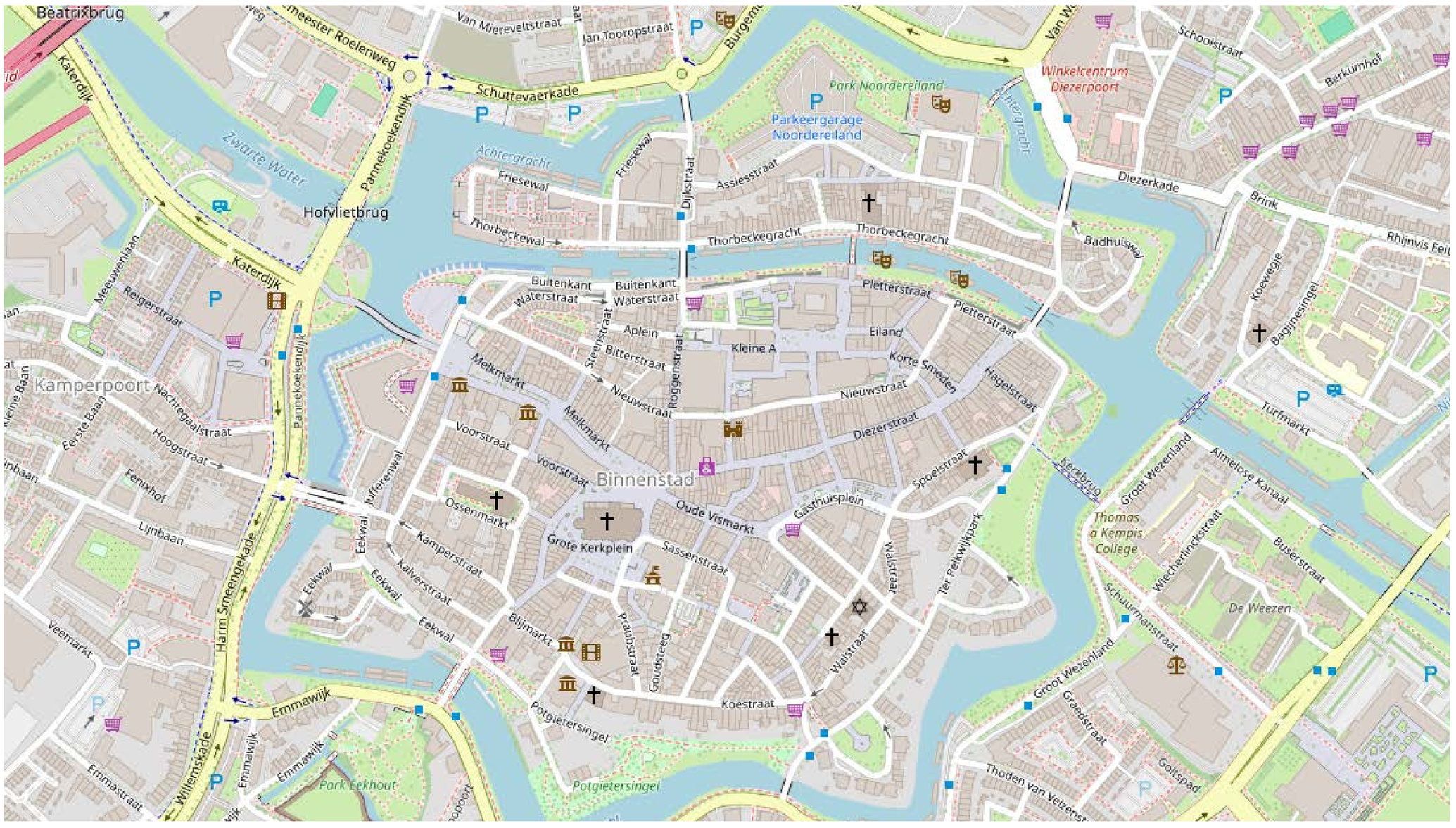
2. Visie

Bewoners moeten kunnen parkeren in hun directe woonomgeving. We willen met dit uitgangspunt beginnen, daar ze de rode draad vormt voor al onze verdere ideeën en uitwerkingen voor de korte en langere termijn.

De Zwolse binnenstad moet goed toe- en doorgankelijk blijven voor bewoners met een auto, evenals voor hun bezoek die met een auto komen.

De auto biedt gemak, comfort en is zelfs een luxe, maar bovenal is ze voor velen onder ons ook een pure noodzaak door werk, vervoer van zware spullen, het brengen van een bezoek naar gebieden die niet te bereiken zijn met het openbaar vervoer, het gevoel van onveiligheid in avond- en nachtelijke uren, het dagelijks moeten rijden van een zieke naar het ziekenhuis. Iedere bewoner heeft zijn eigen unieke reden(en) om een auto te hebben en als werkgroep beschouwen we dit als een feit.

We vinden de gemeentelijke visie voor een autoloze binnenstad voor vergunninghouders te rigide. Maatwerk is wenselijk. We onderschrijven ten dele de gekozen hubstrategie (parkeren in geclusterde parkeervoorzieningen in of rondom de binnenstad), mits deze zorgdraagt voor voldoende parkeergelegenheid, betaalbaar is en niet afwijkt van de huidige straattarieven én voor een ieder (!) binnen een afstand van 250 m van de woning is gelegen én voor specifiek aan te duiden bewoners maximaal 25 m.



We vinden ook dat niet alle vergunninghoudersparkeerplaatsen hoeven te verdwijnen. Weghalen zonder bij te dragen aan iets wezenlijks in de straat, vinden we geen reden om het nieuwe beleid van ‘alle parkeervergunninghoudersplaatsen weghalen’ toe te passen. Redenen om dit wel te doen kunnen zijn noodzakelijke vergroening, bredere trottoirs, noodzakelijke aangetoonde veiligheid, sta-plekken voor dienstverleners en bijdragen aan minder hard rijden, terwijl er tegelijkertijd goede alternatieven beschikbaar moeten zijn op het moment dat parkeerplaatsen worden weggehaald.

Kort parkeren bij de eigen woning (voor laden en lossen, verhuizingen) moet voor iedere bewoner natuurlijk altijd mogelijk blijven.

Voor mensen die invalide zijn kent gemeente Zwolle het beleid van een parkeerplek op kenteken voor de deur. Maar er zijn ook mensen die niet invalide zijn, maar wel minder valide. Mensen met een rollator, mensen die ernstig ziek zijn, mensen die tijdelijk gehandicapt zijn door bijvoorbeeld beenbreuk, operatie of anderszins. Voor hen kan zelfs 150 meter al te ver zijn. We vinden dat voor deze mensen tijdelijk of permanent ontheffing geboden moet worden. Zij moeten kunnen parkeren binnen een straal van 25 meter en dit moet kunnen worden geregeld binnen 24 uur bij spoed of binnen 5 werkdagen. Een invalidenparkeerkaart of een definitieve tijdelijke of permanente ontheffing op basis van kenteken in combinatie met een invalidenparkeerkaart zouden daartoe kunnen worden verstrekt.

Tenslotte: we vinden dat er geen enkele parkeerplek mag verdwijnen voordat er een goed alternatief is. Het idee om een ‘sterfhuis-constructie’ neer te zetten – te weten nieuwe bewoners krijgen geen parkeervergunning – wijzen we ten zeerste af.

Kortom, we streven naar een adequaat, geaccepteerd en uitgebalanceerd parkeerbeleid voor de binnenstadbewoners. In het kort: maatwerk..



3. Perspectieven en oplossingen

Bovenstaande visie is verder uitgewerkt naar verschillende perspectieven met daarbij behorende oplossingen. Deze zijn:

GECLUSTERDE PARKEERVOORZIENINGEN

3.1. Goed, bereikbaar en veilig

Goed, bereikbaar en veilig moeten belangrijke uitgangspunten zijn voor geclusterde parkeervoorzieningen. De parkeervoorzieningen moeten rekening houden met:

- *Sociale veiligheid van de woning naar en van de parkeervoorziening*
  Korte afstanden, overzichtelijke looplijnen, goede straatverlichting, veilige looppaden, geen bomen of struiken die 's avonds en 's nachts het zicht op straat en trottoir belemmeren, goed onderhouden groen (proactief), 24 uur per dag en 7 dagen per week is noodmelding mogelijk met feitelijke komst politie, veilige looproutes worden met bewoners geïnventariseerd, inzet van innovatieve technologie, apps.
- *Fysieke veiligheid in de parkeervoorziening*
  Altijd parkeerplek (geen zoekgedrag; dus voorkomen dat bewoners de parkeervoorziening moeten verlaten op zoek naar een andere parkeerplaats), veilige, overzichtelijke en goed verlichte parkeergarages, duidelijke looplijnen, noodverlichting, 24/7 nooddienst (voor bijvoorbeeld storingen, mensen die onwel worden), schoon, geen mogelijkheid tot verblijf voor mensen die er niets te zoeken hebben, plek voor het stallen van fietsen, afvalbakken, inzet van innovatieve technologie en apps.

3.2. Betaalbaarheid

Betaalbaarheid is een belangrijk uitgangspunt, zowel op maaiveld als in parkeervoorzieningen. We gaan ervan uit dat parkeertarieven worden gehandhaafd op het huidige niveau (peildatum mei 2024, €199,80 per jaar). Een indexering die meebeweegt met de Consumentenprijsindex is geloofwaardig. Verschillende tarieven hanteren tussen maaiveldparkeren en geclusterde voorzieningen vinden we getuigen van rechtsongelijkheid en daarom niet wenselijk.

3.3. Bereikbaarheid

De afstand tot geclusterde voorzieningen voor parkeren bedraagt maximaal 250 meter, voorkeur verdient 150 meter. NB: Het platform CROW spreekt over 150 meter. Zie bijlage 3.

Dichtbij parkeren is voor invaliden, mindervaliden en bewoners die tijdelijk ziek en/of slecht ter been zijn (maar niet de indicatie invalide of mindervalide hebben en belang hebben bij zeer dichtbij parkeren of zelfs voor de deur) van groot belang. Voor deze bewoners is persoonlijk maatwerk gewenst. Ons voorstel is dat er voor deze bewoners

parkeeroplossingen komen binnen een straal van circa 25 meter vanaf hun woning en dat zij een (tijdelijke) invalidenparkeerkaart krijgen. Daarbij kan een oplossing zijn dat deze mensen tijdelijk of permanent ontheffing krijgen op basis van autokenteken in combinatie met een invalidenparkeerkaart. Het is plezierig als deze binnen 24 uur danwel binnen 5 werkdagen wordt verstrekt.

3.4. Kleinschalige alternatieven

De afstand van 250 m is niet altijd haalbaar met de huidige parkeergarages. Kleinschalige gebouwde geclusterde parkeervoorzieningen zoals aan de Bitterstraat in het hart van de binnenstad zijn een goede en betaalbare oplossing. Ook zijn er tal van bedrijven die een parkeervoorziening hebben in de binnenstad. Het is denkbaar dat zij bewoners de mogelijkheid bieden om overdag, 's avonds en 's nachts hun auto te stallen. Het zijn alternatieven die onderzocht moeten worden.

3.5. (Electrische) deelauto's

Deelauto`s kunnen de behoefte van sommige bewoners invullen als deze laagdrempelig toegankelijk zijn. Hierdoor zou het aantal benodigde parkeerplaatsen gereduceerd kunnen worden. Parkeerplaatsen voor deelauto`s zijn wenselijk op straatniveau. Dit geldt ook voor parkeerplaatsen voor het elektrisch laden van auto's van bewoners.

3.6. Gemeentelijke regie (geen private oplossingen)

We zijn van mening dat gemeente Zwolle als democratisch rechtsorgaan in de regie moet zijn bij het aanbieden van parkeeroplossingen, opdat democratische controle mogelijk blijft.

3.7. Vrijkomende parkeerplaatsen: nieuwe invullingen

Er zijn tal van ideeën wat je kunt doen met vrijkomende parkeerplaatsen. Noodzakelijk groen als bomen tegen hittestress, struiken en planten, hier en daar een bankje, speelplaatsen voor kinderen en ouderen, fietsenhof, afvalbakkenhof, laadpaalplaatsen, plek voor leveranciers, plaatsen voor invaliden en mindervaliden et cetera. Een belangrijke aanbeveling is om vrijkomende plaatsen tezamen met bewoners van de straat en ook met bewoners van omliggende straten in te vullen. Wat we willen meegeven is dat de invulling van maatregelen ook aanleiding kan geven tot ongewenste overlast. Houd hiermee rekening om dit te voorkomen. Een voorbeeld is het plaatsen van bankjes. Het zijn hangplaatsen in de late avond en nachtelijke (uitgaans-)uren en slaapplaatsen in de nachtelijke uren.

3.8. Slim parkeren en groen

Een andere indeling zoals schuin parkeren of een parkeerhof al dan niet in combinatie met een andere indeling zoals schuin parkeren óf een parkeerhof al dan niet in combinatie met (groen) voorzieningen kunnen mede een aantrekkelijke oplossing zijn voor een kwalitatief mooie stad.



Hierdoor is én parkeren én groen mogelijk.

3.9. Stimulerende maatregelen voor gebruik van geclusterde voorzieningen buiten de singel

Het stimuleren van parkeren in geclusterde voorzieningen buiten de singel op basis van vrijwilligheid kan worden aangemoedigd door:

- Het parkeren buiten de singel goedkoper te maken dan binnen de singel. Hoe verder weg hoe goedkoper.
- Eigenaren van auto's die veelvuldig langer dan vier weken op dezelfde vergunning-houdersplek geparkeerd staan zonder de auto gebruikt te hebben, te stimuleren en mogelijk zelfs verplichten hun auto te stallen in geclusterde parkeervoorzieningen buiten de singel.

3.10. Participatie

Bewoners en ondernemers die actief willen zijn op 'buurt' niveau actief bij participatie betrekken volgens de participatieladder en Hanza!. We willen hierbij opmerken dat de Participatieladder diverse vormen van participatie onderscheidt: informeren, raadplegen, adviseren, co-produceren en (mee)beslissen. Informeren en raadplegen is basis voor participatie, maar adviseren, co-produceren en waar mogelijk meebeslissen doen recht aan het woord participatie zoals we dit voor ogen zien.

GASTEN, DIENSTVERLENERS

3.11. Gasten van bewoners kunnen in de nabijheid parkeren

De mogelijkheid tot ontvangen van gasten van bewoners moet optimaal worden gefaciliteerd. We stellen voor dat er minimaal eenzelfde regeling komt als de huidige regeling. Onze stellingname is dat bewoners tegen een laag jaartarief met prijspeil 2024 als uitgangspunt (prijspeil 2024, € 14,60 per jaar) hun gasten gedurende 8 uur per week gratis kunnen laten parkeren in een geclusterde parkeervoorziening binnen een afstand van 250 m. Het zou tevens fijn zijn dat er naast de 8 uur per week als alternatief 416 uur per jaar wordt aangeboden aan de bewoners.

3.12. Dichtbij parkeren voor dienstverleners

Parkeren moet voor dienstverlenende bedrijven gewoon mogelijk blijven door de mogelijkheid van ontheffing. Het is van belang dat er per straat parkeerruimte wordt gecreëerd voor deze dienstverleners.

3.13. Geen beperkende maatregelen

Vanzelfsprekend mogen de bewoners geen hinder ondervinden van beperkende (inrij- en parkeer-) maatregelen.

BEHOUD VAN (DEELS) PARKEERVERGUNNINGHOUDERSPLAATSEN

3.14. Behoud parkeervergunninghoudersplaatsen

Er zijn straten/buurtjes waar het weren van parkeerplaatsen voor vergunninghouders geen meerwaarde heeft omdat het al groen is, een beperkt aantal parkeerplaatsen heeft, geen winkelend publiek of dagjesmensen kent. Ons uitgangspunt is behoud deze parkeerplaatsen. Parkeren voor vergunninghouders blijft daarom in onze visie binnen de grachten, gewoon (deels) mogelijk. Het moet overigens niet betekenen dat de straten met behoud van een groot aantal parkeerplaatsen lager op de ranglijst van op te knappen buurten en/of straten komen te staan.

3.15. Stop- en shopplaatsen

Bezoekers van ondernemers en culturele activiteiten (denk bijvoorbeeld aan winkelend publiek, dagjesmensen) parkeren op termijn in gebouwde parkeergarages buiten de gracht. Vanuit de ondernemers blijft de eis dat kort parkeren voor hun bezoekers in de binnenstad mogelijk moet blijven. Dit verzoek wordt waarschijnlijk ingewilligd. We onderschrijven dit uitgangspunt. Om het zoekgedrag van bezoekers van stop- en shopplaatsen te voorkomen, bepleiten we de inzet van slimme technologie.

PRIVÉTERREINEN

3.16. Privéterreinen voor parkeren

We vinden dat eigen privéparkeerterreinen en –voorzieningen altijd goed bereikbaar moeten zijn en altijd mogelijk moeten blijven, zowel privé als zakelijk.

FIETSPARKEREN

3.17. Fietsparkeren

Het plaatsen van een fiets(en) voor de woningen van bewoners moet mogelijk blijven. De suggestie van gemeente Zwolle is om dit niet langer mogelijk te maken, en deze fietsen te laten plaatsen in hoven of in hubs. We denken dat dit in enkele straten een goede oplossing kan zijn, maar vinden het niet wenselijk om dit overal door te voeren.

OVERIGE SUGGESTIES

3.18. Meer onderzoek naar toegangsbeperking

Om beleid met betrekking tot een autoluwe binnenstad goed te kunnen formuleren is het van belang om goed inzicht te hebben in de verkeersbewegingen in de binnenstad. We bepleiten bij de gemeente Zwolle om hier nader onderzoek te doen en dit met de bewoners te delen, zodat zij op hun beurt ook goed kunnen meedenken over mogelijke maatregelen.

3.19. Verkeersbewegingen van bezoekers beperken

Een punt van aandacht vinden we verkeersbewegingen van bezoekers aan de binnenstad die ons inziens ongewenst lijken. Zoals het (vaak tevergeefs) zoeken naar (lang)parkeerplaatsen, rondjes rijden in de stad om goede sier te maken met de auto en/of op ongeoorloofde plekken rijden (b.v. de bestaande knip in de Kerkstraat). Hoe kunnen we dit beter beheersen? We doen enkele suggesties: zorg ervoor dat veelvuldig gebruikte parkeer-apps goede actuele informatie geven over de mogelijkheden van parkeren (bijv. de huidige parkeervoorziening Pletterstraat is door omstandigheden al enige tijd niet in gebruik voor bezoekers van de binnenstad, maar geen enkele parkeer-app biedt deze informatie, hetgeen zorgt voor automobilisten die via Diezerpoortenburg de binnenstad inrijden en voor een dichte parkeervoorziening komen te staan) en meer inzet van technologie (bijvoorbeeld digitale borden met de aanduidingen dat parkeergarages vol zijn en losse betaald parkeerplaatsen niet meer vrij zijn, parkeerplaatsen voorzien van een digitale nummer en bij aankomst in de binnenstad kan een automobilist zich melden en zien of er plek is en zo niet dan wordt hij verwezen naar de dichtstbijzijnde parkeergarage). Ook het instellen van bestemmingsverkeer kan duidelijkheid bieden en ongewenste verkeersbewegingen beperken. Over kentekenherkenning van auto's van bezoekers zijn voor- en nadelen te benoemen, maar we vinden dit wel het onderzoeken waard, zeker nu meer dan 30 Nederlandse gemeenten hiermee ervaringen hebben in hun binnensteden.

3.20 Meer aandacht voor goede bebording en meer prikacties tot handhaving



De binnenstad is een 30 km zone, maar een echte goede aanduiding ontbreekt alsmede handhaving hierop. Het is wenselijk dat de binnenstad een goede bebording gaat kennen. Dit geldt in hoge mate voor de vergunninghouders- en gehandicaptenplaatsen. En zo af en toe een extra prikactie, ook op minder voor de hand liggende tijdstippen waarin boetes worden uitgedeeld, zal ook zijn uitwerking hebben.

3.21 Openbaar vervoer en collectieve diensten

Beter en meer openbaar vervoer wordt veel geroepen, maar is een provinciale verantwoordelijkheid en een oplossing ligt niet direct voor het oprapen. Shuttlebusjes voor bezoekers van onze ondernemers en deelfietsen om de binnenstad te kunnen bezoeken vanuit de hubs lijken eerder in de rede te liggen. Een idee dat we ondersteunen, maar stop- en shopplaatsen lijken ons gewenst om een keur van ondernemers in de binnenstad te behouden.

Collectieve fietsvoorzieningen betekenen tot op heden een verscheidenheid qua stalling: op de stoep, stallingshofjes en in collectieve fietsenstallingen. Houd rekening met de belangen van bewoners en zorg bij de wens tot collectieve hofjes dat deze in overleg met bewoners worden gerealiseerd.

3.22 Leren van fouten uit het verleden

De binnenstad wordt steeds drukker door de huidige inbreiding en een ander gebruik van de stad door de toename van horecavoorzieningen en een andere inrichting van de openbare ruimte. In weerwil van het feit dat bewoners van nieuwbouwcomplexen geen recht meer hebben op een vergunninghoudersplaats, wordt het wel drukker in de stad door meer fiets- en bezorgend verkeer. Ook horecaterrassen en de verdergaande wijzigingen van inrichting van de openbare ruimte zorgen ervoor dat het aanwezige verkeer als druk en in disbalans wordt beleefd. Kijk als gemeente ook naar de huidige knelpunten in de inrichting van de autoluwe binnenstad en voorkom fouten die elders in de binnenstad zijn gemaakt. Voorbeelden: Nieuwe Markt kent een te smalle straat met terrassen direct aan en soms ook aan weerszijden van de smalle straat (de doorgang vrachtauto's en nooddiensten is te krap).

3.23 Handhaving op orde

Het huidige niveau van handhaving is echt onvoldoende. Dagelijks zien we dat tal van vergunningshoudersplaatsen worden bezet door auto's zonder vergunning. Het betekent niet alleen parkeervergunninghouders die zoeken naar een plek, maar ook een hoger aantal rijbewegingen dan nodig. Dit laatste wordt sterk verhoogd door het parkeren op plaatsen waar dit niet is toegestaan of waar parkeren oogluikend wordt toegestaan. Gedacht moet worden aan lang parkeren door personenauto's op laad- en losplaatsen voor dienstverleners, het gebruik van plaatsen waar het kan maar niet mag, en de onduidelijkheid over sommige plaatsen (bijvoorbeeld achter het voormalige Hudson's Bay en het Broerenkerkplein). Als gemeente Zwolle de stad autoluwer wil maken, dan ligt hier laaghangend fruit.

3.24 Duidelijke communicatie en planning

Zorg als gemeente Zwolle ervoor dat het beleid duidelijk wordt gecommuniceerd. Het begrip autoluw heeft de afgelopen tijd voor heel veel onduidelijkheid gezorgd. Indien het beleid is uitgekristalliseerd zorg dan voor een duidelijke uitvoeringsplanning en betrek de bewoners erbij.

3.25 Betrouwbare overheid

Het hebben van een parkeerplaats bij een woning is decennialang regulier beleid (Regeling Parkeernormen 2016), waarin gemeente Zwolle de bewoners heeft gefaciliteerd met ruimte in het openbaar gebied voor parkeren. Het kunnen parkeren op acceptabele afstand van de woning draagt bij aan de aantrekkelijkheid in de binnenstad te gaan wonen. Door de jaren heen is mede hierdoor de Zwolse binnenstad aantrekkelijker geworden om in te gaan wonen. En dat moet ook, bewoners zijn nodig om een stad levendig te maken en te houden. We durven wel te stellen dat er sprake is van een niet betrouwbare overheid als het parkeren voor vergunningshouders geheel zou verdwijnen. Het lijkt ons dat we dit en de consequenties hiervan nader moeten gaan onderzoeken.

4. Tot slot

De werkgroep Parkeren Binnenstad heeft getracht op een holistische wijze te kijken naar het vraagstuk van autoparkeren. Ze weet dat iedereen anders is in zijn denken en doen, ook in de wijze waarop hij of zij zijn mobiliteitsvraag invult. De werkgroep heeft geprobeerd om te kijken vanuit het niveau van de binnenstad, terwijl ze weet dat het vraagstuk door een ieder anders wordt beleefd. Of je aan de Koestraat woont of aan de Buitenkant, iedere situatie en oplossing zal anders zijn. De werkgroep heeft getracht haar denken helder te krijgen en duidelijk te verwoorden.

Autoparkeren in de binnenstad staat niet op zich. Het staat in een context tot omliggende wijken, de stad als geheel en de regio. Autoparkeren beweegt met de tijd mee. Hoe hadden we ooit kunnen denken dat we laadpalen in de stad hebben en dat we tal van initiatieven zien van bewoners die afspraken maken met straatbewoners over gezamenlijk gebruik van hun auto. Onze visie met betrekking tot autoparkeren is niet af. Ze beweegt ook mee. En op de korte termijn heeft dit te maken met de Bereikbaarheidsagenda en de beleidslijnen die aldaar worden geformuleerd. Want voor welke hubs kiest gemeente Zwolle? Wat worden de afstanden voor bewoners? Welke verkeersstromen zijn hiervan het gevolg en wat betekent dit voor de druk op wegen en straten.

Tot slot: de stad is van iedereen, maar we hebben het idee dat bewoners van de binnenstad niet over dezelfde rechten en faciliteiten beschikken als de bewoners in de omliggende wijken. Het voelt als rechtsongelijkheid.

Een unaniem gedragen motie in de gemeenteraad van december 2023 deed besluiten dat het toekomstige parkeerbeleid moet worden gedragen door ondernemers en bewoners. Een contradictie in terminus als je weet dat de Parkeerstrategie 2040 is vastgesteld, terwijl ruim 600 binnenstadbewoners in de zomer van 2023 hebben aangegeven het vergunninghoudersparkeren graag te willen behouden. De werkgroep Parkeren Binnenstad van de bbZ reikt u een visie aan tot maatwerk en daarmee een handreiking om te komen tot het gewenste draagvlak vanuit bewonersperspectief.

Zwolle, juni 2024


parkeren
Betalen via Dip & Go
Pinnen zonder pincode
snel en veilig
Indien automaat defect:
Bel direct 038-460 04 90
Assiesstraat STR1
Welkom in Zwolle
Start
of
voer kaart in
Betalen via
Dip & Go
snel en veilig
Pincode-invoer
niet nodig
No pin needed
for payments with
bank cards
Maestro

Bijlage 1: Data

WAAR PARKEREN BINNENSTADBEWONERS HUN AUTO?

30% van alle auto's van bewoners in de Zwolse binnenstad staat op een vergunninghoudersplaats op straat geparkeerd.

Alle onderstaande getallen zijn afgerond.

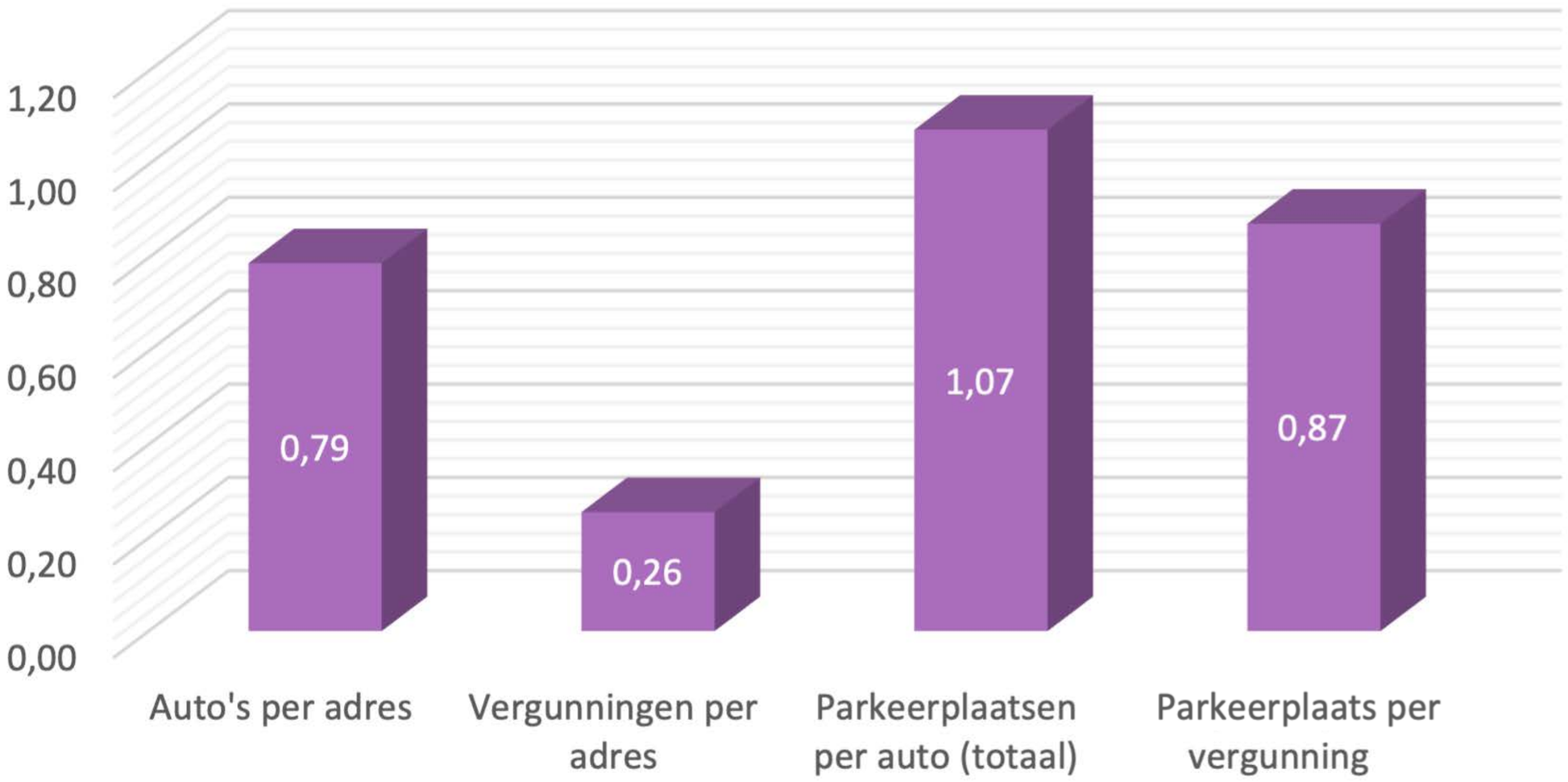
AANTAL PARKEERPLAATSEN IN DE BINNENSTAD	
Eigen parkeermogelijkheden van bewoners zelf (eigen terrein/garage, eigen plaats in p-garages, inpandig et cetera)	1200
Parkeervergunning verstrekt door gemeente Zwolle	700
Abonnement bewoners sector 1 & 2	110
Abonnement bewoners	100
Abonnement bij een commerciële aanbieder	200
TOTAAL AANTAL PARKEERPLAATSEN	**2310**

AANTAL AUTO'S	
Tenaamgesteld op een binnenstadbewoner (fossiele brandstof)	1840
Tenaamgesteld op een binnenstadbewoner (electrisch)	60
Leaseauto's etc. in gebruik door binnenstadbewoners	150
TOTAAL AANTAL TE PARKEREN AUTO'S	**2050**

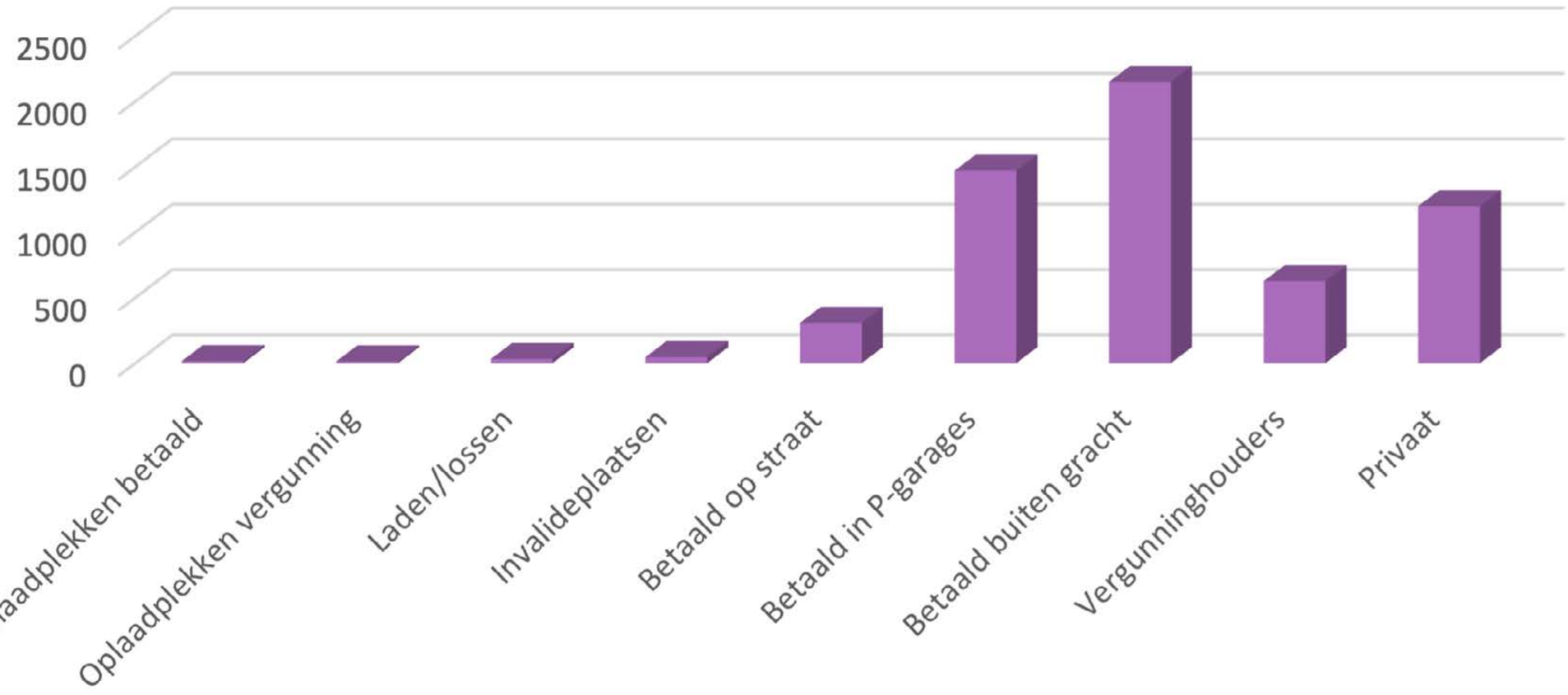
- De vergunningsparkeerplaatsen worden ook gebruikt door derden met een ontheffing of door bedrijven met een vergunning.
- Niet alle eigen parkeergelegenheden zijn voor bewoners beschikbaar, omdat het in die gevallen alleen voor zakelijk gebruik is.

Bron: gemeente Zwolle

Beschikbare parkeerplaatsen naar soort



Aantal parkeerplaatsen per categorie



Bijlage 2: Huidig parkeerbeleid (2024)

De binnenstad bestaat uit twee sectoren: **sector 1 Binnenstad-Noord** en **sector 2 Binnenstad-Zuid.** In deze sectoren mag op straat met een parkeervergunning worden geparkeerd op de vergunninghouderparkeerplaatsen. Parkeren met een vergunning geldt voor alle dagen van de week en 24 uur per dag.

Heeft u een parkeervergunning voor sector 1? Dan mag u ook met de vergunning parkeren op de betaald parkeerplaatsen langs de Thorbeckegracht, Thorbeckewal, Friesewal en Badhuiswal. Heeft u een parkeervergunning voor sector 2? Dan mag u ook met de vergunning parkeren op de betaald parkeerplaatsen aan de Potgietersingel en het Van Nahuysplein.

Parkeerplaatsen bij een laadpaal zijn niet uitgezonderd van de vergunning- dan wel betaalplicht.

Gemeente Zwolle kent naast het vergunninghoudersparkeren op straat ook de mogelijkheid van parkeren in een parkeervoorziening aan de rand van de binnenstad (het zgn. abonnement bewoners sector 1 en 2). De kosten van dit abonnement bewoners sector 1 & 2 zijn gelijk aan die van een vergunninghoudersplaats op straat.

ABONNEMENT

U kunt een abonnement aanvragen als u in het vergunninghoudergebied woont. Zwolle kent de volgende abonnementen: Abonnement bewoners (sector 1 en 2) en Abonnement bewoners.

Een bewoner die niet in aanmerking komt voor een parkeervergunning op straat of abonnement bewoners (sector 1 en 2) kan wel een abonnement bewoners aanvragen voor een parkeeraccommodatie naar keuze. Ook als meer personen met ieder een motorvoertuig op 1 adres wonen, kunnen ze een ‘abonnement bewoners’ aanvragen. Het aantal uit te geven abonnementen is (per accommodatie) gemaximaliseerd.

Garages: Diezerpoort, Emmawijk, Katwolderplein, Noordereiland, Dijkstraat

Parkeerterreinen zonder slagboom: Albert Cuypstraat, Assendorperstraat, Schuttevaerkade, Turfmarkt, Van Karnebeekstraat P2, ‘t Streekien en parkeerterrein met slagboom: Burgemeester Van Roijensingel

In de sectoren 1 en 2 kan de **houder van het eerste en tweede motorvoertuig** waarvoor de vergunning geldig is, verschillen, als deze allebei op het opgegeven adres in de Basisregistratie Personen staan geregistreerd en ook allebei als houder van een motorvoertuig kunnen worden aangemerkt. Een vergunning is slechts voor één motorvoertuig tegelijk geldig.

Een parkeerplaats wordt als **parkeerplaats op eigen terrein** beschouwd indien deze voldoet aan de volgende voorwaarden:

1. toegankelijkheid: de parkeerplaats dient te kunnen worden bereikt via een doorgang of toegang die minimaal 2,30 meter breed is.
2. een parkeerplaats voor één voertuig op een terrein dient ten minste 2,50 meter breed en 5,00 meter lang te zijn.
3. een parkeerplaats voor één voertuig in een garage dient ten minste 2,65 meter breed en 5,00 meter lang te zijn.
4. een parkeerplaats voor meerdere voertuigen op een terrein of in een garage dient per parkeervak ten minste 2,25 meter breed en 5,00 meter lang te zijn.



Bijlage 3: Afstanden tot mogelijke (alternatieve) geclusterde parkeervoorzieningen

Gemeente Zwolle is van zins alle vergunninghoudersparkeerplaatsen op maaiveld onder te brengen in geclusterde parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad. Voor de afstanden tot mogelijke geclusterde parkeervoorzieningen hanteert kennisplatform CROW[1] maximaal 250 meter, voorkeur 150 m. De werkgroep Parkeren Binnenstad heeft de loopafstanden in beeld gebracht vanaf iedere woning tot een meest nabije parkeergarage.
NB We weten momenteel nog niet welke geclusterde parkeervoorzieningen gemeente Zwolle voor ogen heeft.

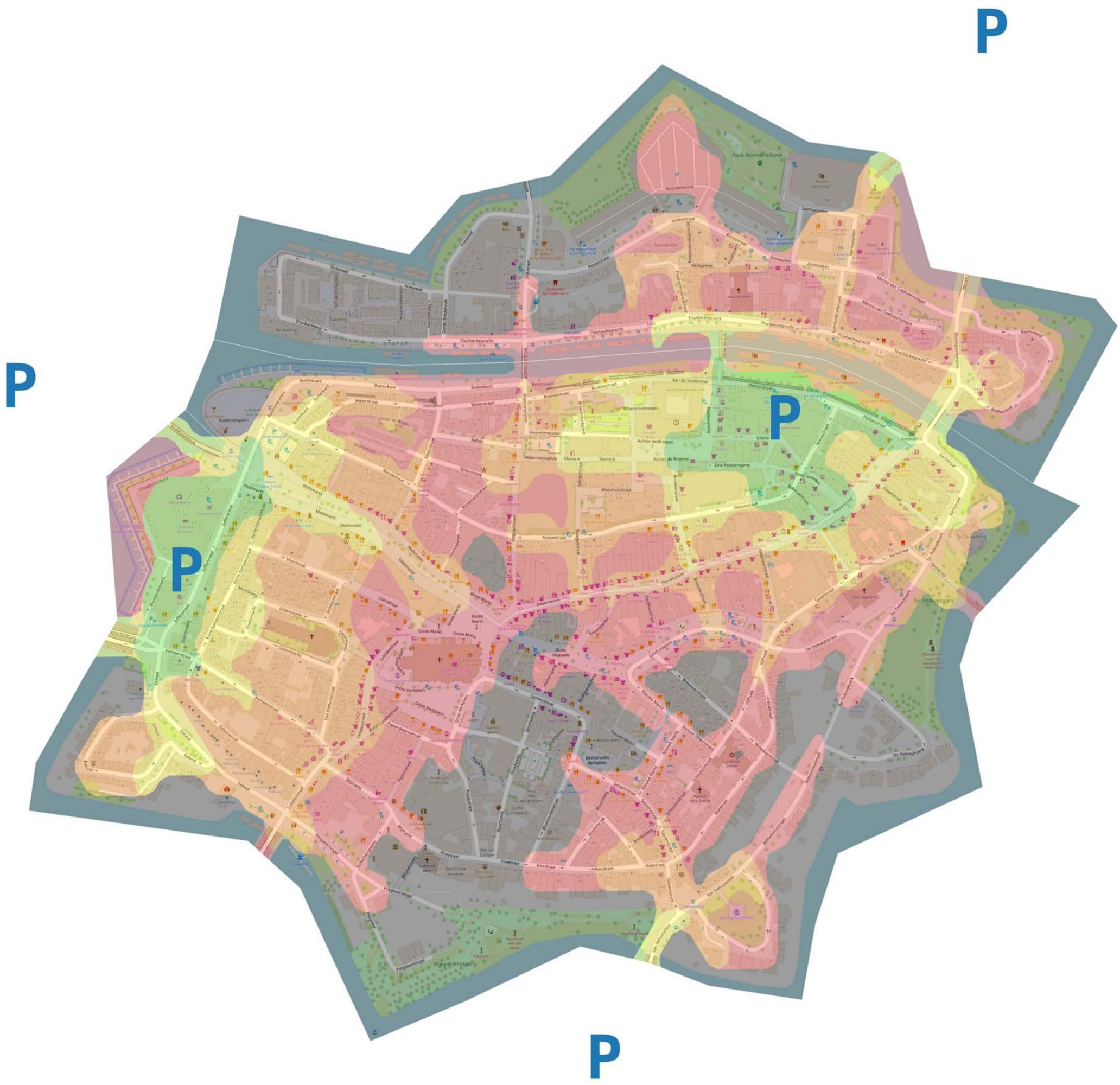
We hebben de maximale afstand 250 meter als uitgangspunt genomen (weergegeven in het geel), maar hebben ook gekeken tot 150 m (groen), 250-350 meter (oranje), 350-450 meter (rood) en meer dan 450 meter (grijs).

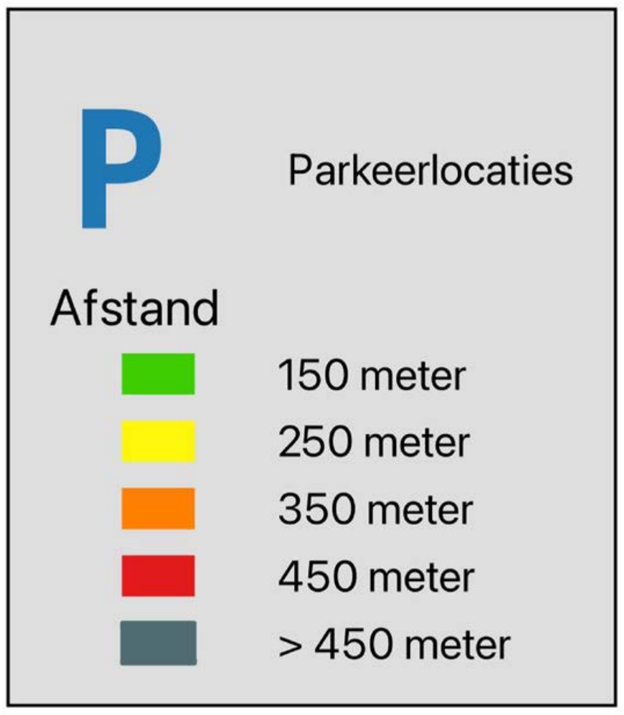
De volgende garages zijn meegenomen in dit loopafstandenonderzoek:

- Q-Park Maagjesbolwerk, Maagjesbolwerk 5
- Q-Park Centrum, Pletterstraat 41
- P&R-terrein Burgemeester Van Roijensingel, Burgemeester Van Roijensingel 18
- Parkeergarage Diezerpoort, Van Wevelinckhovenstraat 8
- Parkeergarage Katwolderplein, Katerdijk

Op het kaartje is te zien dat verreweg het merendeel van de straten vallen onder de categorie >250 meter (de oranje, rode en grijze gebieden). In dit overzicht zijn Q-park Maagjesbolwerk en Q-Park Centrum meegenomen als alternatief, terwijl het beleid van gemeente Zwolle is dat het parkeren voor vergunninghouders buiten de grachten moet plaatsvinden. Het kaartje zou zonder deze voorzieningen geen groen en geel kennen.

1 https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/CROW-publicatie-Inzicht-in-acceptabele-loopafstand


P
P
P
P
P


P
Parkeerlocaties
Afstand
150 meter
250 meter
350 meter
450 meter
> 450 meter

VISIE parkeren binnenstad

Zwolle, juni 2024