



Bereikbaarheidsagenda Binnenstad Zwolle

Plan van Aanpak

Bereikbaarheidsagenda Binnenstad Zwolle

Plan van Aanpak

Datum: 17 juni 2024
Status: Definitief
Auteur(s): R. Pierik @ M. Bentum



PvA Bereikbaarheidsagenda

Zwolle beweegt mee

Zwolle: een bruisende en gastvrije stad waar iedereen welkom is. 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.

In 2040 bestaat de stad uit 142.000 inwoners. Dat is 10.000 mensen meer dan vandaag. De binnenstad zal voor al deze mensen een belangrijke bestemming zijn en voor een heel aantal mensen niet alleen een bestemming maar ook hun thuis.

Zwolle beweegt mee met de ontwikkelingen van de stad

Want, de stad is in beweging en wij bewegen mee. In vergelijking met zestig jaar geleden is het aantal inwoners van Zwolle verdubbeld. In diezelfde periode zijn er maar liefst twintig keer zoveel auto's bijgekomen en dat stopt niet. Doorgaan op deze weg is geen optie, daarvoor is de openbare ruimte te beperkt. Dus vraagt het om een andere manier van bewegen. Een manier waarbij lopen en fietsen

meer aandacht krijgen. Zo zorgen we dat de stad niet dichtslibt, maar leefbaar, toegankelijk, veilig, gastvrij én bereikbaar blijft. Tegelijkertijd spelen we hiermee in op ontwikkelingen zoals de vraag naar meer woningen, het veranderende klimaat en het toenemende aantal bezoekers.

De stad heeft niet de pretentie dat zij grote trends in haar eentje kan ombuigen. Ze heeft wel de overtuiging dat ze de gevolgen van die grote trends kan ombuigen en inpassen in een mooie en leefbare en bereikbare stad. Dat betekent wel dat een aantal fundamentele keuzes gemaakt is.

Een leefbare openbare ruimte speelt in op de toenemende hittestress en wateroverlast. Met andere woorden; Bomen en water in de openbare ruimte zijn dus van groot belang.

Bereikbaarheid is ook onderdeel van de leefbaarheid maar daar ligt het primaat eerst bij de voetganger, dan de fietser, dan het collectief vervoer, dan deelmobiliteit en als laatste de auto, het zogenaamde STOMP principe. Dit heeft vooral ook te maken met het grote ruimtebeslag van rijdende en stilstaande auto's in de stad. We willen om te beginnen het gebruik en het bezit van de auto verminderen door het stimuleren van lopen en fietsen en het aanbieden van beter

openbaar vervoer en deelvoertuigen. We willen mensen kritischer na laten denken over het gebruik van de auto als vervoermiddel. Daarnaast willen we stimuleren dat autobezitters de auto in parkeergarages parkeren door daarvoor voordelen te bieden. De mogelijkheid van het stallen van de auto in de openbare ruimte is niet dus langer meer vanzelfsprekend.

We gaan het autobezit en -gebruik niet fundamenteel ombuigen maar we gaan het wel zodanig organiseren dat de ruimtelijke impact ervan geminimaliseerd worden.

De binnenstad is zeer dicht bebouwd met veel prachtige historie. Vanwege die beperkte ruimte en historische opbouw is de voetganger en de fietser veel passender als gebruiker van de straat dan het gemotoriseerde verkeer. Natuurlijk moeten bewoners en bezoekers van bewoners nog wel kunnen laden en lossen en moeten ouderen en gehandicapten dicht bij de woning kunnen parkeren. Ook moet de bevoorrading op orde zijn. De uitstoot die dat veroorzaakt, wordt geminimaliseerd door het invoeren van een zero-emissie zone binnen de grachten.



Al die grote veranderingen kunnen niet van de ene dag op de andere gerealiseerd worden. Veel van die veranderingen kosten tijd en geld en vaak is de ene verandering voorwaardelijk voor de andere.

De gemeenteraad heeft een aantal beleidsstukken vastgesteld. Dit zijn:

- ◀ Omgevingsvisie Zwolle van morgen 2030
- ◀ Mobiliteitsvisie 2020 – 2030
- ◀ Ontwikkelprogramma Ons stadshart van morgen
- ◀ Parkeerstrategie 2040
- ◀ Uitvoeringsagenda Ons stadshart van morgen
- ◀ Actieplan 'Fietsen brengt Zwolle Verder'
- ◀ Strategie Deelmobiliteit

Deze beleidsstukken leggen op een hoger schaalniveau vast wat het toekomstbeeld is, wat we willen doen en vooral waarom. In een aantal projecten wordt nu een deel van dat toekomstbeeld al op straat gerealiseerd. In die grote stap tussen het eindbeeld in de verre toekomst en de concrete projecten met een mobiliteitscomponent in uitvoering zit

een groot gat dat voor onrust, onduidelijkheid en onvrede zorgt bij stakeholders. Het gat tussen het hogere schaalniveau van de beleidsdoelen en de projecten op straat willen we opvullen met de bereikbaarheidsagenda. Deze willen we, samen met belangenbehartigers vastleggen. Een niveau waarop duidelijk wordt hoe de samenhang tussen projecten is, welke afhankelijkheden er zijn en hoe de projecten op de verschillende termijnen invloed hebben op de dagelijkse handel en wandel van binnenstadgebruikers.



Inhoudsopgave

1	Doel en resultaat	6
2	Afbakening	9
3	Aanpak	10
4	Producten	13
5	Overleggen	15

6	Participatie en communicatie	16
7	Projectteam	19
8	Bijlagen	20



1

Doel en resultaat

De Bereikbaarheidsagenda Binnenstad moet het niveau tussen de visie en de projecten vervullen. Het geeft invulling aan de vraag: Hoe krijgen we de strategische mobiliteitsdoelen buiten op straat naar de nieuwe gewenste situatie? Het is daarbij belangrijk dat we de samenhang en logica in elke fase waarborgen. De Bereikbaarheidsagenda koppelt het hoge schaalniveau en het projectniveau aan elkaar door de antwoorden op de volgende vragen inzichtelijke te maken.

Wat gaan we nu precies in het stadhart doen?

Waarom gaan we dat precies doen?

Wanneer gaan we dat precies doen?

Welk deel moet klaar zijn voor we welk ander deel kunnen starten?

Hoe organiseren we dat tijdens de verbouw de verkoop 'gewoon' doorgaat. ('gewoon' tussen aanhalingstekens want 'gewoon' is niet goed genoeg)

Wie worden betrokken bij ieder van de projecten en wat is ieders rol?

Het wat staat voor het grootste deel al vast. Dat is besloten in de verschillende beleidsstukken: De Omgevingsvisie, de Mobiliteitsvisie, "Ons stadshart van Morgen" en de Parkeerstrategie. Het waarom is verweven in diezelfde

beleidsstukken maar het vertellen van dat verhaal blijft aandacht vragen.

Het wanneer is ook voor een deel besloten maar ligt ook voor een deel nog open.

De afhankelijkheden zijn nog niet allemaal duidelijk en het hoe is ook niet voor alles duidelijk. De wie vraag is voor een groot deel in beeld maar er is nog geen duidelijk plan hoe die onderdeel worden van het wat en hoe.

Het product Bereikbaarheidsagenda is dan ook een echte agenda met de daarbij behorende zekerheden en onzekerheden. Deze willen we vormgeven in een dynamische kaart waarin alle belanghebbenden telkens kunnen zien wat wanneer staat te gebeuren en wat de consequenties zijn.

De blokken die voor morgen in de agenda staan, zijn vrij zeker. De afspraak die voor volgend jaar in de agenda staat is al wat minder zeker en die over 3 jaar is een mooi streven maar de wereld kan er dan weer heel anders uitzien. Immers onze samenleving wordt steeds dynamischer. Dit komt met name door de snelle technologische ontwikkelingen maar ook door maatschappelijke en sociale ontwikkelingen. Dit vraagt dus om een manier van werken die hier mee samenhangt. We moeten dus in onze manier van werken een goede middenweg zoeken tussen hetgeen we kunnen plannen en hetgeen we nog niet kunnen plannen.





De Bereikbaarheidsagenda kent in de basis drie horizonnen:

- ◀ Wat gebeurt er het komende jaar.
- ◀ Wat gebeurt er in de komende paar jaar.
- ◀ Wat gebeurt er in de verdere toekomst.

De eerste twee horizonnen zijn concreet. Het doel ervan is houvast te bieden voor de binnenstadsprojecten op het gebied van mobiliteit. De bereikbaarheidsagenda maakt duidelijk wat we waar doen, waarom en waarom in deze volgorde. Hiermee kunnen we ook helder het samenhangende mobiliteitsbeleid en de relatie met leefbaarheids- en duurzaamheidsopgaven uitleggen.

We zien dat de wereld snel verandert. Nieuwe soorten voertuigen ontstaan, veranderingen in gebruik van de fysieke en digitale wereld, klimaatverandering, demografische uitdagingen. Het staat allemaal voor ons en het heeft allemaal invloed op de bereikbaarheid. De Bereikbaarheidsagenda onderzoekt op die derde horizon deze ontwikkelingen en adviseert over aanpassingen in het bereikbaarheidsbeleid. Dat betekent dat de Bereikbaarheidsagenda, vooral wat de derde horizon betreft, een dynamisch document is.

Per onderwerp leggen we vast welke maatregelen we nemen, waar de maatregel genomen wordt, wanneer en wat nodig is om deze te realiseren. Daarmee maken we een helder en duidelijk spoorboek voor iedereen voor de komende jaren.

Bovengenoemde doet de Bereikbaarheidsagenda door in beeld te brengen welke maatregelen de gemeente gaat nemen, wanneer dit gaat gebeuren en welke voorwaarden daarin te vinden zijn.



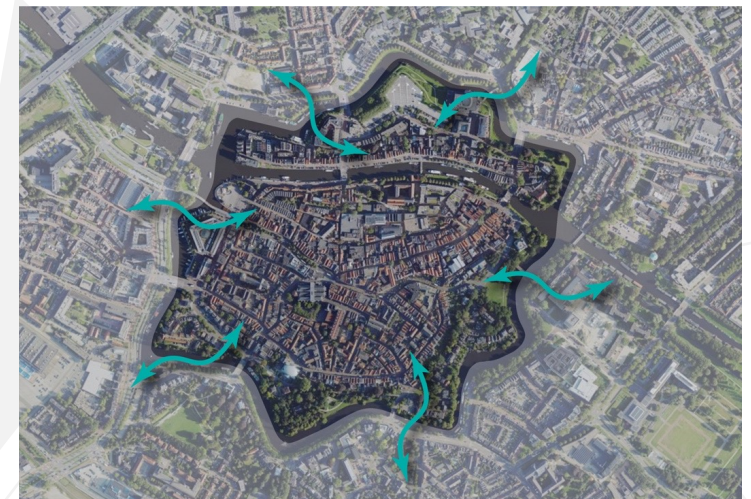
2

Afbakening

Over welk gebied spreekt de Bereikbaarheidsagenda zich uit? In de basis is het werkgebied van de Bereikbaarheidsagenda het gebied dat omsloten is door de stadsgrachten, zoals weergegeven op de afbeelding hieronder.

Hoewel omsloten door de duidelijke zichtbare barrières die de grachten vormen, bestaat natuurlijk een nadrukkelijke relatie met de omgeving van de Binnenstad. Niet enkel omdat de Binnenstad een plek is waar veel gebruikers, bezoekers, ondernemers van buiten die grachten naar toe komen. Maar ook omdat voor sommige projecten in de Binnenstad, aanspraak gedaan moet worden op ruimte of

voorzieningen buiten de grachten. De studie naar de mobiliteitshubs heeft een directe relatie met het verwijderen van straat parkeren in de binnenstad. De voortgang van logistieke hubs heeft directe invloed op de benodigde logistieke voorzieningen in de binnenstad. Het proces van de Bereikbaarheidsagenda zal dan ook van invloed zijn op studies en projecten buiten de binnenstad en andersom. De



3

Aanpak

Het opstellen van de Bereikbaarheidsagenda wordt gedaan samen met een platform dat bestaat uit belanghebbendenorganisaties in de Binnenstad. De belangenorganisaties vertegenwoordigen dagelijkse/wekelijkse gebruikers van de binnenstad die dus allen stakeholder zijn voor de (ruimtelijke) ontwikkelingen die plaatsvinden in de binnenstad.

Deelnemers platform

Het platform bestaat uit vertegenwoordigingen van de belanghebbendenorganisaties uit de binnenstad (in

BBZ	Rover
C7 (cultuur)	Toegankelijk Zwolle
Citycentrum Retail	Veiligheidsregio
Fietzersbond	Vrienden van de Stadskern
Koninklijke Horeca Nederland	VVN
Marktcommissie	ZwolleFonds
MKB regio Zwolle	Zwolle Groenstad

Het platform wordt voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter.

De ruggengraat

De aanpak om een goede bereikbaarheidsagenda te maken is opgebouwd rond de ruggengraat van platformbijeenkomsten. De tijd tussen de

platformbijeenkomsten geeft de vertegenwoordigers van de organisaties de mogelijkheid terug te koppelen met hun achterban en het geeft tijd om de bijeenkomsten voor te bereiden, onderzoekswerk te doen en verslag te leggen. Vooralsnog gaan we uit van vijf bijeenkomsten.

Rol van het platform

De functie van een ruggengraat is om enerzijds stabiliteit in het lichaam te verzorgen en anderzijds ook juist bewegingen als buigen en draaien mogelijk maken. Bovendien bevat de ruggengraat een belangrijke bundel van zenuwen en maakt dus aansturing van en gevoel in andere delen van het lichaam mogelijk. Precies die rol verzorgt het Platform. Op basis van de standpunten en ideeën die belangenorganisaties inbrengen krijgen de aspecten in de bereikbaarheidsagenda een telkens stabiel perspectief.

Het platform zorgt gezamenlijk voor sturing. Binnen de kaders van de strategische plannen en tot het projectniveau geeft het platform aan wat de meest gewenste generieke richting is. De rol van een onafhankelijk voorzitter is daarom van groot belang, diens rol is om de discussies over verschillende onderwerpen telkens te leiden tot een voorstel waar het platform zich in kan vinden. De bundeling van deze voorstellen wordt gegoten in de bereikbaarheidsagenda.

Aan het einde van het traject verkennen we met het platform of het wenselijk en zinvol is het platform in het leven te houden.



Besluitvorming

De gemeenteraad van Zwolle stelt de kaders vast, het college gaat over de inhoud. Voor de Bereikbaarheidsagenda is afgesproken dat de gemeenteraad deze uiteindelijk vaststelt.

Platformoverleg I

Het eerste overleg staat in het teken van het plan van aanpak en kennisuitwisseling. Het doel is om aan het einde van de bijeenkomst:

- ◀ Het plan van aanpak op orde te hebben:
 - Is deze aanpak werkbaar is voor iedereen?
 - Is duidelijk wat we gaan maken?
 - Zijn we compleet of moeten nog organisaties worden toegevoegd?
 - Ontbreken zaken of moeten er juist dingen uit?
 - Lijkt de planning haalbaar?
- ◀ Op hetzelfde kennisniveau te zijn:

- De deelnemers zijn op de hoogte zijn van de uitgangspunten van het proces; wat staat vast en staat dus niet ter discussie; wat willen we (het platform) bereiken; wat zijn de doelen van de verschillende organisaties;
- hoe gaat de afstemming en communicatie met achterban, publiek en politiek.

In dit eerste platformoverleg gaan we het ook hebben over de verschillende rollen en verantwoordelijkheden

Week 19
15 mei

Platformoverleg I
Introductie/PvA
inhoud delen

Week 22
29 mei

Platformoverleg II
Belangen, beleid
en projecten

Week 27
3 juni

Platformoverleg III
Thema's uitwerken

Week

Platformoverleg IV
Thema's uitwerken

Week

Platformoverleg V
Concept bespreken



Platformoverleg II

In het tweede platformoverleg gaan we, op hoofdlijnen de thema's bepalen die we willen uitwerken. Denk daarbij bijvoorbeeld aan bevoorrading in relatie tot een autoluwe binnenstad; Wat is nodig om het straatparkeren uit de binnenstad weg te halen voor verschillende doelgroepen etc.

Platformoverleg III

In het derde platform gaan we de thema's uitwerken en proberen we ook de afhankelijkheden goed in beeld te krijgen. En hoe verhoudt de planning zich tot de planning van projecten of andere zaken die in en rond de binnenstad spelen.

Platformoverleg IV

In het vierde platformoverleg gaan we verder met het uitwerken van de thema's. De thema's die we in overleg III hebben behandeld zijn voorzien van een conceptvoorstel dat we ook bespreken in dit overleg.

Platformoverleg V

In de laatste platformbijeenkomst werken we naar een concept eindproduct. We zullen nog wat meer aandacht besteden aan de detaillering maar we gaan vooral het concept van de Bereikbaarheidsagenda bespreken.



4

Producten

De Bereikbaarheidsagenda

Het uiteindelijke product is de Bereikbaarheidsagenda zoals beschreven onder 'Doel en Resultaat'. Het is een product versie 1.0. De wereld verandert continue en betekent ook dat de bereikbaarheidsagenda een dynamisch karakter heeft. Het platform zal in de laatste bijeenkomst ook een voorstel maken over hoe de agenda dynamisch gehouden kan worden en welke rol het platform daarbij heeft.

Verslagen

Van alle bijeenkomsten maakt de gemeente Zwolle een beknopt verslag. Daarin staan de belangrijkste discussiepunten benoemd en de besluiten die genomen worden. De acties die worden afgesproken worden met een verantwoordelijke en een deadline bijgehouden in een actielijst.

Presentaties

Voor elke bijeenkomst maken we een korte presentatie. Daarin blikken we kort terug op de vorige bijeenkomst, presenteren we eventuele onderzoeksresultaten en presenteren we de agenda van de betreffende bijeenkomst. Dat laatste doen we in nauw overleg met de voorzitter.

Discussie format

In platformoverleg III gaan we bezig met de thema's op hoofdlijnen. Om dat in goede banen te leiden maken we een format voor de discussie. Dat format helpt ons om op een gestructureerde manier alle bereikbaarheidsbelangen langs te gaan en die in te delen bij thema's. Het format zorgt ervoor dat we geen zaken en belangen over het hoofd zien en in een beperkte tijd tot de juiste thema's te komen.

Detailrichtingen en -uitwerkingen

In de platformbijeenkomsten gaan we bezig met het detailleren van de gevoelige of complexe onderwerpen. Voor deze bijeenkomsten maken we een voorzet waarmee de discussie gestructureerd wordt. Daarnaast bespreken we het concept van de Bereikbaarheidsagenda.





Wanneer	Platform Ruggengraat	Producten
		Uitnodigingen PvA Overleg met voorzitter Presentatie PF I
Week 19 15 mei	Platformoverleg I Introductie/PvA inhoud delen	Verslag PF I Presentatie PF II Thema's en Kwartieren
Week 22 29 mei	Platformoverleg II Belangen, beleid en projecten	Verslag PF II Presentatie PF III Thema's
Week 27 3 juni	Platformoverleg III Thema's uitwerken	Verslag PF III Scenario's uitwerken PF III Presentatie PF IV Concepttekst eerste thema's
Week	Platformoverleg IV Thema's uitwerken	Verslag PF IV Concept Bereikbaarheidsagenda
Week	Platformoverleg V Concept bespreken	Verslag PF IV Concept tbv bestuur

5 Overleggen

In het voorgaande is uitgebreid ingegaan op de platformoverleggen. Naast deze ruggengraat van het project wordt ook een aantal andere overleggen gepland.

Intern heeft de gemeente een projectgroep ingericht. Deze projectgroep zorgt voor de coördinatie tussen de platformbijeenkomsten, de afdelingen van de gemeente die te maken hebben met de binnenstad, de lopende projecten (in en rond de binnenstad) en het bestuur.

Daarnaast haken we het bestuur aan. Dat doen we door met enige regelmaat bij de verantwoordelijke wethouders aan te schuiven en de voortgang te bespreken. Wanneer de bereikbaarheidsagenda in concept gereed is, leggen we deze voor aan het college van Burgemeester en Wethouders.

Wanneer	Platform Ruggengraat	Producten	Overleggen		
			Platformoverleg	Projectgroep	Bestuurlijk
		Uitnodigingen PvA Overleg met voorzitter			
		Presentatie PF I			
Week 19 15 mei	Platformoverleg I Introductie/PvA inhoud delen	Verslag PF I			
		Presentatie PF II Thema's en Kwartieren			
Week 22 29 mei	Platformoverleg II Belangen, beleid en projecten	Verslag PF II			
		Presentatie PF III Thema's			
Week 27 3 juni	Platformoverleg III Thema's uitwerken	Verslag PF III Scenario's uitwerken PF III Presentatie PF IV Concepttekst eerste thema's			
Week	Platformoverleg IV Thema's uitwerken	Verslag PF IV			
		Concept Bereikbaarheidsagenda			
Week	Platformoverleg V Concept bespreken	Verslag PF IV			
		Concept tbv bestuur			



6

Participatie en communicatie

Samen met inwoners en organisaties is de Zwolse participatieaanpak ontwikkeld: Hanza! Deze aanpak vormt het fundament waarop wij als gemeente gezamenlijk met bewoners, ondernemers en belangenverenigingen het verdere traject van participatie en communicatie voor de Bereikbaarheidsagenda baseren. Het is belangrijk te benadrukken dat deze participatieaanpak niet vrijblijvend is. Het is een gezamenlijke afspraak tussen de gemeente, belangenverenigingen, ondernemers en inwoners waarop men elkaar kan aanspreken. Hanza! biedt hierbij handvatten om het participatieproces samen in te richten, gezamenlijk (tussentijds) te kunnen reflecteren op het proces en waar nodig met elkaar te kunnen bijsturen op de uitvoering.

Het participatieproces volgens Hanza! bestaat uit drie hoofdfasen:

- ◀ Fase 1 'Klaar voor de Start': In deze fase wordt er een Plan van Aanpak opgesteld voor het participatieproces over de Bereikbaarheidsagenda binnenstad. Ook wel 'participatieplan' genoemd.
- ◀ Fase 2 'Samenwerken aan oplossingen': In deze fase wordt het participatieplan uitgevoerd om behoeften en ideeën te inventariseren en werkgroep sessie(s) uit te voeren om tot een voorlopige Bereikbaarheidsagenda te komen.

- ◀ Fase 3 'Resultaat en besluitvorming': In deze fase wordt de voorlopige Bereikbaarheidsagenda uit fase 2 geanalyseerd en gewogen tegen de vastgelegde kaders om de definitieve agenda vast te stellen.

Inhoudelijke kaders

Regelgeving en gemeentebestuur

Het participatieproces is gebaseerd op:

- ◀ Zwolse participatieaanpak Hanza!
- ◀ Zwolse methode van gebiedsontwikkeling.
- ◀ Omgevingsvisie 'Ons Zwolle van morgen 2030'.
- ◀ Ontwikkelprogramma 'Ons Stadshart van Morgen'.
- ◀ Uitvoeringsagenda 'Ons Stadshart van Morgen'.
- ◀ Mobiliteitsvisie 2020 – 2030.
- ◀ Parkeerstrategie 2040.
- ◀ Algemene Verordening Gegevensbescherming.

Suggesties, behoeften en adviezen die tijdens het participatietraject naar voren komen worden getoetst op haalbaarheid aan de kaders van deze vastgestelde regelgeving en (beleids-)documenten.



Participatiekaders en -vorm

Om een goede en gedragen Bereikbaarheidsagenda te maken is een interactieve betrokkenheid van belanghebbenden belangrijk. Er is voor gekozen om op beleidsvraagstukken te participeren in samenwerking met een platform. Dit platform bestaat uit belangenorganisaties die de binnenstad vertegenwoordigen en (verschillende) belangen hebben.

Onderwerpen waar het platform bij betrokken wordt zullen de uitgangspunten vormen op het uit te voeren beleid. Zodra plannen concreet gaan worden, wordt de (directe) omgeving, bestaande uit bewoners en ondernemers, betrokken. Het gaat hier dan bijvoorbeeld om het concreet herinrichten van straten, pleinen en gebieden.

In dit proces kan het platform verschillende rollen of een rol krijgen. Dit wordt ook wel participatieruimte genoemd, die past bij de gestelde kaders om op deze manier te zorgen voor duidelijkheid en een goede samenwerking.

Participatieruimte

De participatieruimte betekent de mate waarin belanghebbenden mee kunnen praten of mee kunnen beslissen over een fase van een project. We maken een

onderscheid in:

◀ Meeweten / informeren:

De betrokkenen worden geïnformeerd over de stand van zaken van de invulling van de Bereikbaarheidsagenda met uitleg en onderbouwing maar hebben verder geen actieve rol in het proces.

◀ Meedenken / adviseren:

De betrokkenen kunnen adviezen geven, suggesties en behoeftes inbrengen, en meedenken over de invulling en uitvoering van de Bereikbaarheidsagenda, maar de besluitvorming binnen de gestelde kaders ligt bij de gemeente.

◀ Meewerken / co-creatie:

De betrokkenen hebben een daadwerkelijke rol in het opstellen en de uitvoering van de Bereikbaarheidsagenda.

◀ Meebeslissen / delegeren:

De betrokkenen hebben een actieve rol in de besluitvorming en zijn doorslaggevend voor het project.

Participatie aanpak

Het platform bestaat uit belangenorganisaties die de binnenstad vertegenwoordigen en (verschillende) belangen hebben. Hierboven op bladzijde 10 staan de deelnemende organisaties weergegeven.

Wat is de rol van het platform?

Het platform zal meewerken, oftewel coproduceren, aan de invulling en uitvoering van de Bereikbaarheidsagenda. Hierbij is samenwerken de essentiële bouwsteen. Deelname aan het platform is daarom niet vrijblijvend. De belangenorganisaties nemen deel aan het platform en hebben daarbij evenredige invloed, zij zijn gelijk aan de gemeente waarbij zij effectief met elkaar samenwerken aan de invulling en uitvoering van de Bereikbaarheidsagenda. Het is een intensievere vorm van participatie.

De uitkomsten van de platformbijeenkomsten zijn niet de uitkomst van een stemming maar van overleg. We zoeken de grote gemene deler en wanneer die niet overeenkomt met de belangen van een van de deelnemers dan vermelden we dat erbij.

Er wordt een participatiejournaal gemaakt en toegevoegd aan de Bereikbaarheidsagenda.



Communicatie

Uitgangspunten communicatie

- ▶ De gemeente communiceert proactief.
- ▶ Vanuit verbinding en samen de stad sterker maken.
- ▶ Over feiten en proces.
- ▶ En over de betekenis voor de Binnenstad – Zwolle.

Kernwaarden communicatie

- ▶ Open en transparant, feitelijk, begrijpelijk en toegankelijk.

Doel communicatie:

- ▶ Doelgroepen weten wat de Bereikbaarheidsagenda inhoudt, wat het proces is en voelen zich goed geïnformeerd.
- ▶ Bijdragen aan gevoel van betrokkenheid.
- ▶ Het creëren van draagvlak.

Middelen

De centrale plek waar alle informatie staat, is de website 'Jouw stukje Zwolle'.

- ▶ Website
- ▶ Nieuwsbrief Stadshart
- ▶ Participatiejournaal

Het platform ontvangt notulen van de bijeenkomsten.



7

Projectteam

Inhoudelijk

Om het hele proces te begeleiden is BonoTraffics benaderd. BonoTraffics is een adviesbureau op het gebied van verkeer en mobiliteit met de nodige ervaring in het Zwolse. BonoTraffics levert de projectleider van de bereikbaarheidsagenda en inhoudelijke medewerkers. Zij zullen het meeste werk verrichten als het gaat om de inhoudelijke analyses, onderzoeken en producten.

Communicatie

De communicatie is een belangrijk onderdeel gedurende en na het proces. Hiervoor neemt Vonc Communicatie het voortouw. Vonc is een bureau met veel ervaring in het Zwolse.

Gemeente

De gemeente neemt deel en is verantwoordelijk voor de proces bewaking en draagt zorg voor de communicatie met het Zwolse stadsbestuur.



8

Bijlage

Bijlage: Wat ligt er vast.

Voor de binnenstad en omgeving is al veel vastgelegd:

- ◀ Omgevingsvisie Zwolle van morgen 2030
- ◀ Mobiliteitsvisie 2020 – 2030
- ◀ Ontwikkelprogramma Ons stadshart van morgen
- ◀ Parkeerstrategie 2040
- ◀ Uitvoeringsagenda Ons stadshart van morgen
- ◀ Actieplan 'Fietsen brengt Zwolle Verder'
- ◀ Strategie Deelmobiliteit

Bij het maken van de Bereikbaarheidsagenda staan deze beleidsuitgangspunten niet ter discussie. Het gaat vooral over de samenhang in tijd en consequenties.



Omgevingsvisie “Zwolle van morgen 2023”

- ◀ OV → rondom binnenstad, verder lopen of deelmobiliteit.
- ◀ Op plekken waar de fietser de belangrijkste weggebruiker is en de auto niet dominant, realiseert de gemeente fietsstraten.
- ◀ Verlagen van autoparkeren, bij nieuwbouw focus op fiets en OV.
- ◀ Sturen op dubbelgebruik van parkeerplekken bij woningen.
- ◀ Straatparkeren in centrum vervangen door parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen.
- ◀ Parkeergarages als mobihubs, met voorzieningen voor auto, fiets in combinatie met overslag, deelmobiliteit, OV en andere voorzieningen.
- ◀ Zero Emissie Stadlogistiek.

Mobiliteitsvisie 2020 – 2030

- ◀ STOMP (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobilty as a service (deelmobiliteit), Privéauto).

- ◀ Inzetten op doorfietsroutes.
- ◀ Verleiden tot lopen.
- ◀ OV- concurrent voor auto.
- ◀ Duurzame stadlogistiek.
- ◀ Betere overslagpunten.
- ◀ Zero emissie stadslogistiek.

Strategie Deelmobiliteit

- ◀ We stimuleren en faciliteren particuliere initiatieven
- ◀ We vergroten de betrouwbaarheid van het aanbod
- ◀ We vergroten de diversiteit van het aanbod
- ◀ We voorkomen overlast van deelmobiliteit in de openbare ruimte
- ◀ We zetten in op actieve mobiliteit en het verduurzamen van mobiliteit
- ◀ We zetten in op het toegankelijk maken van deelmobiliteit
- ◀ We zorgen ervoor dat bij elke gebiedsontwikkeling passende deelmobiliteit kan worden aangeboden

Uitvoeringsagenda “Ons stadshart van morgen”

- ◀ Ruimte voor voetgangers en fietsers.
- ◀ In het stadshart de hoogste prioriteit.
- ◀ Goede fietsvoorzieningen.
- ◀ Extra loop- en fietsroutes.
- ◀ Autoluw maken.
- ◀ Sinds 2002.
- ◀ Stop&Shop.
- ◀ Parkeren op straat verwijderen met voorwaarde van goede alternatieven.
- ◀ Komende 5 jaar al het betaald parkeren.
- ◀ Vergunninghouders, langer de tijd. Alleen nog nieuwe vergunningen voor parkeervoorzieningen.
- ◀ Vergunninghouders parkeren als ruimte nodig is voor wandel- en fietsnetwerk bijvoorbeeld koestraat.
- ◀ Wanneer een fiets/wandel netwerk.
- ◀ Elke ingreep heeft een goed alternatief.
- ◀ Hubs als alternatief voor bewoners en bezoekers.



Parkeerstrategie 2040

- ◀ We werken van binnen naar buiten.
- ◀ We beginnen met het betaald parkeren.
- ◀ Het alternatief is op orde.
- ◀ Stimuleren fiets en deelmobiliteit;
- ◀ OV staat boven autoparkeren, in het centrum goede voorzieningen;
- ◀ Parkeren;
 - Bewoners op eigen terrein, zo niet? Parkeervergunning of abonnement in parkeervoorziening. Stadshart en spoorzone centrale voorziening met abonnement.
 - Bezoekers parkeren aan de rand in parkeervoorziening, OV of deelmobiliteit als natransport.
 - Speciale behoeftes parkeren bij voorkeur (tijdelijk) op passende loopafstand.
- ◀ Mobiliteitshubs;
 - 4 soorten hubs: Stadsrandhubs, OV-hubs, centrumhubs en buurt- en microhubs

- Stadsrandhubs, als P+R locatie voor de binnenstad en logistiek overslagpunt.
- OV-hubs: overstapfunctie voor OV.
- Centrumhubs: loopafstand van centrum, combinatie voor OV, deelmobiliteit en parkeren.
- Buurt – en microhubs: hubs binnen de loopafstand van de woning bewoners.

◀ Beleidskeuzes;

- Normen
 - Fietsparkeernormen worden minimum standaard.
 - Autoparkeernormen verlagen.
 - Voldoende laadmogelijkheden.
- Parkeren niet meer in de openbare ruimte
 - Fietsparkeren op eigen terrein.
 - Deelmobiliteit op aantrekkelijke locaties.
 - Autoparkeren op eigen terrein of collectieve voorziening.
- Plekken vergunninghouders alleen verwijderen voor

wandel- en fietsnetwerk.

Actieplan 'Fietsen brengt Zwolle verder'

◀ Fietsparkeren

- We zetten in op voldoende en kwalitatief goede (bewaakte) stallingen met services
 - in de binnenstad onderling verbonden door een fietsring.
 - bij stations en mobipunten

◀ Fiets en stadslogistiek

- We dagen onszelf en de sector uit om met slimme logistieke oplossingen te komen. We stimuleren stadslogistiek per (elektrische) bakfiets en zetten in op een geschikt netwerk, goede doorstroming en goede overstap-, laad-en losplekken

◀ Ruimte voor de fiets

- Als we werken aan mobiliteit en de openbare ruimte ontwerpen we vanuit fiets en voetganger met de STOP methode.

