Duiding bouwsteen mobiliteit

De huidige omgevingsvisie geeft al veel richting en acties die nu worden gedaan (zowel beleidsmatig, als in de uitvoering) en kennen veelal hun grondslag in de huidige omgevingsvisie.

Kwalitatief
De opgave is te spreken van een mobiliteitstransitie. De mobiliteitstransitie zet daarbij in op vermindering van de (ruimtelijke) impact van mobiliteit in de openbare ruimte door:

1. Het verminderen van mobiliteit (thuiswerken/ functiemenging)
2. Het veranderen van de mobiliteitskeuze (van auto naar lopen, fiets, OV of deelmobiliteit) door meer ruimte te geven voor alternatieven en deze te verbeteren.
3. Het verschonen van mobiliteit door elektrificatie, maar ook door de eerste twee punten.
4. Het verlagen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur
5. Het bundelen van autoparkeren in de mobihubs i.c.m. parkeerregulering.

De vermindering van de ruimtelijke impact bereiken we door van het proces van de ruimtevragende vicieuze cirkel, zoals we de afgelopen 50 jaar gedaan hebben, naar een ruimtebesparende virtueuze cirkel te gaan. We zetten die beweging in en die verankeren in de Aanvulling Omgevingsvisie is belangrijk. In feite is dat een doorzetting van het bestaande beleid, zij het steviger gepositioneerd.





Nabijheid is daarbij ook een belangrijk criterium: werken waar je woont en wonen waar je werkt gekoppeld aan de mobiliteitstransitie biedt veel kansen.

Concreet betekent dit het volgende in zijn uitwerking, waarbij de vraag is wat des Omgevingsvisies is, maar wel belangrijk om nu in dit voorstadium te noemen:

1. Meer inzetten op het tegengaan van vervoersarmoede en stimuleren van publieke mobiliteit
2. Meer inzetten op een rechtvaardige verdeling van de openbare ruimte
3. Het verder groeiende autobezit en gebruik in combinatie met de ambitie om meer woningen toe te voegen leidt ertoe dat de er met nog meer urgentie en energie

ingezet moet worden op enerzijds alternatieven voor de auto, zoals de fiets, deelmobiliteit en openbaar vervoer en anderzijds op het realiseren van gebundeld parkeren in de vorm van mobihubs om daarmee ruimte te maken op straat en om de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad te waarborgen.

4. De toenemende verkeersonveiligheid met name onder fietsers en voetgangers in de stad vraagt om een gerichte aanpak, zowel met focus op een veilige inrichting van wegen en verlaging van de snelheid van 50 naar 30 km/uur. Daarnaast zullen we meer aandacht aan trainingen en opleidingen voor kwetsbare doelgroepen hebben.
5. Onderzoek naar het functioneren van de Singel van Zwolle en de inprikkers in het mobiliteitsnetwerk leidt tot het concreter en duidelijke nadenken over de interne verkeersstructuur. Daarbij zal een goede onderbouwing en toetsing nodig zijn. Het onderzoek is waardevolle input voor de herijking van de Omgevingsvisie.
6. Opstellen van de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad leidt tot een overkoepelend beeld van het functioneren van mobiliteit in de binnenstad. Het wordt daarmee een faseringsvraagstuk. En een vertrekpunt voor het opvangen van de parkeeropgave in de ontwikkelstrategie hubs.
7. Binnen de Adaptieve Ontwikkelstrategie Hubs en de gebiedsontwikkelingen in en rondom het Stadshart wordt onderzocht waar en hoe de parkeercapaciteit geoptimaliseerd wordt. Dit leidt tot een extra (ruimtelijke) opgave in het gebied. Andersom ligt er een grens vanuit het gebied wat maximaal gedragen kan worden. De discussie hierover wordt nu gevoerd. Dit kan eventueel leiden tot een herijking van uitgangspunten, locaties van centrumhubs of andere maatregelen.

Kwantitatief

1. Mobiliteitshubs: Mobiliteitshubs zijn ruimtemakers. Zonder hubs kan de stad niet verdichten en vergroenen. Het lijkt hieronder alsof er veel extra ruimte nodig is, en netto klopt dat ook. Echter, zonder hubs is de groei van de stad niet mogelijk, dat zou leiden tot zo veel extra auto’s dat het verkeerskundig- en milieutechnische niet maakbaar is. De gebiedsontwikkelingen in Stadshart en Nieuwe Veemarkt leiden tot een behoefte aan 2.000 extra parkeerplekken. Voor de Spoorzone geldt dat voor het programma aan woningen, werken en voorzieningen orde grootte 3.400 extra parkeerplekken nodig zijn. Hierbij wordt al uitgegaan van een lager parkeernorm. Het gaat in totaal om 6 nieuwe hubs in het Stadshart, en 8 nieuwe in de Spoorzone. Daarnaast is de ambitie om de Binnenstad autoluw te maken. Dit betekent dat er ruimte gevonden moet worden voor parkeerplaatsen buiten de Binnenstad. De fasering daarvan zal onderdeel zijn van de bereikbaarheidsagenda Binnenstad. Daarnaast zijn er 3 stadrandhubs voorzien, verder van de stad, om bezoekers van de stad en forensen parkeerruimte te bieden. Tot besluit zijn buurthubs op maaiveld voorzien, het aantal is nog niet bekend, en het ruimtebeslag ook niet. Echter deze zorgen voor een netto ruimtebesparing doordat parkeren efficiënter wordt ingericht. De bespaarde ruimte kan worden vergroend, plus fiets- en loopvriendelijker worden gemaakt. Dit alles is het eindbeeld voor 2040. Voor het beeld 2030 is de planning dat alle nieuwe gebouwde buurt- en centrumhubs in het Stadshart zijn gerealiseerd, en dat *voor de Spoorzone er 5 van de 8 zijn* gerealiseerd. Alle stadrandhubs zijn ook verondersteld te zijn gerealiseerd uiterlijk 2030.

2. De stadsscan en de relatie wonen-mobiliteit is hier nog niet in meegenomen, maar extra woningen in de stad erbij geeft spanning en moet nader onderzocht worden. Tegelijkertijd neemt het autobezit nog toe. We hebben als het ware dus ‘dus dubbele’ ruimte nodig: voor de mobiliteitstransitie en voor de woningbouw
3. Fietsparkeren: Zowel bij het station van Zwolle als de Zwolse binnenstad en de nieuwe gebiedsontwikkelingen zullen kwalitatief goede inpandige fietsenstallingen nodig zijn om de toekomstige groei van de vraag aan te kunnen.
4. Infrastructuur:
    - Binnen de buitenring zal door verlaging van de snelheid van 50 naar 30 km/uur minder ruimte voor auto’s en meer voor fietsers en voetgangers beschikbaar komen. Op een beperkt aantal inprikkers zal nog 50 km/uur mogelijk zijn met meer ruimte voor de auto. Op bepaalde routes zal speciale aandacht voor OV nodig blijven.
    - Op de buitenring zal daar waar nodig nog meer ruimte nodig zijn voor autoverkeer en HOV-bussen. Met verkeersmanagement wordt gestreefd om dit ruimtebeslag te minimaliseren.
    - Zowel in de studie naar het Singelpark als de studie rondom de Ceintuurbaan en wordt onderzocht wat de benodigde infrastructuur is voor de groei van de stad.

Duiding
Mobiliteit is een ruimtegever (voor groen, lopen en fietsen) en een ruimtevrager (HUBS, fietsparkeren, nieuwbouw wonen en werken). Nabijheid is een belangrijk criterium. Ook bij de bouwsteen economie wordt nabijheid genoemd. Hier zit spanning op als we daarbij ook de woonopgave betrekken en inbreiding boven uitbreiding. We hebben onze eigen ruimtelijke puzzel te leggen en de scenariostudie gaat ons daarbij helpen.