



Op weg naar 2030 | Bouwstenen voor beleid

Startdocument Mobiliteitsagenda Zwolle - februari 2018

Inhoudsopgave

1. Naar een nieuwe Zwolse Mobiliteitsagenda	3
2. De Mobiliteitsagenda komt in stappen tot stand	4
3. Trends en ontwikkelingen	5
4. Successen uit het verleden koesteren en versterken in de toekomst	10
5. De urgentie en de opgaven	13
6. Richtinggevende principes voor de koers	22
7. De investerings- en samenwerkingsagenda	26

1. Naar een nieuwe Zwolse Mobiliteitsagenda

De huidige mobiliteitsvisie van de gemeente is in 2009 vastgesteld. Sindsdien is er stevig gewerkt aan en geïnvesteerd in de mobiliteit in Zwolle. Er is veel veranderd en dat gaat nog wel even door. Het gaat goed met Zwolle en dat willen we graag zo houden.

Maar de wereld is volop in beweging dus moeten wij anticiperen op wat er komen gaat en kansen benutten. Dat willen we zichtbaar maken in een nieuwe Mobiliteitsagenda die een doorkijk gaat geven tot 2030.

In dit startdocument beschrijven we hoe tot een nieuwe Mobiliteitsagenda willen komen, wat er speelt op het gebied van mobiliteit en voor welke opgaven wij staan.

We zien dat de stad blijft groeien en daarmee ook de mobiliteit. Wij willen een duurzame groei mogelijk maken en de leefbaarheid blijven waarborgen. Innovatieve ontwikkelingen zoals slimme voertuigtechniek bieden nieuwe kansen en toepassingen om dat te bereiken. Wij moeten dan wel de juiste keuzes maken en rekening houden met een gewijzigde samenstelling van de bevolking als gevolg van de vergrijzing.



Samenwerking

Een belangrijke factor voor de groei van Zwolle is de gunstige ligging, maar ook de goede samenwerking in de stad en regio. Samen werken en ondernemen zit in ons DNA, al sinds de tijd van het Hanzeverbond. Ook vandaag de dag gunnen we elkaar succes en ruimte om samen te groeien.

We hebben de nieuwe Mobiliteitsagenda nodig om de komende jaren (2019-2022) de (financiële) samenwerking met het Rijk, de provincie en de regio goed te regisseren en de agenda's op elkaar af te stemmen. Mobiliteit houdt immers niet op bij de gemeentegrenzen. Afstemming en regionale samenwerking op het gebied van het hoofdwegenet, het openbaar vervoer, logistiek en het fietsnetwerk zijn een must. De Mobiliteitsagenda is een dynamisch instrument met een doorkijk naar 2030. De Mobiliteitsagenda wordt periodiek aangepast op basis van actuele ontwikkelingen, kansen, afstemming met andere agenda's, samenwerking en onze eigen monitoring.

afb.1.1: Vier aandachtsgebieden

Stad • Groei • Omgevingsvisie (ambities) • Vergrijzing	Mobiliteit • Groei • Bereikbaarheid • Veiligheid • Leefbaarheid • Duurzaamheid
Innovatie • Voertuigtechniek • Duurzaam • Slimme mobiliteit	Agenda's Rijk, Provincie, Regio • Ruimte, wonen, economie • Hoofdwegenet • Fiets • Openbaar vervoer • Verkeersveiligheid • Slim en Duurzaam

2. De Mobiliteitsagenda komt in stappen tot stand

Mobiliteit raakt alle beleidsterreinen en iedereen in de stad heeft te maken met bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid. Wij staan er dan ook niet alleen voor. Veel partijen werken met ons samen en dragen op verschillende wijzen bij aan onze ambities.

We zijn op 6 december 2017 gestart met de kick-off in de vorm van een stadsgesprek. Ongeveer 50 deelnemers hebben hun meningen over de mobiliteit in de stad met ons besproken (zie bijlage). In januari 2018 hebben we gesproken met een klankbordgroep over mogelijkheden voor de koers die wij op zouden kunnen gaan. Deze betrokkenheid blijven wij ook in de komende periode organiseren.

We geven de gemeenteraadsverkiezingen een duidelijke plek in de ontwikkeling van de Mobiliteitsagenda. In dit startdocument geven we een overzicht van de trends en ontwikkelingen, successen en ambities en de opgaven en uitgangspunten van beleid. Ook benoemen we een aantal dilemma's. We bieden dit startdocument aan vóór de gemeenteraadsverkiezingen van 21 maart 2018 zodat het een rol kan spelen bij het opstellen van het nieuwe coalitieakkoord voor de periode 2018-2022. In de nieuwe bestuursperiode zullen we ook invulling geven aan een dialoog met de gemeenteraad over de Mobiliteitsvisie en de uiteindelijke Mobiliteitsagenda. Dit document kan daarbij gebruikt worden als begin van een verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie en een daarbij horende Mobiliteitsagenda en vervolgens uitmonden in een Dynamisch Meerjarenprogramma met acties en uitvoeringsprojecten. Dit programma kan dan concreet worden ingevuld voor de periode tot 2022 met een doorkijk naar 2030 en het zal periodiek worden geactualiseerd.

Dit startdocument vormt daarvoor de opmaat. Dit sluit aan bij de doorontwikkeling van de Omgevingsvisie en de afspraken die wij met de provincie Overijssel hebben gemaakt over het opstellen van een Mobiliteitsagenda. Wij zien de provincie en de regio Zwolle als belangrijke samenwerkingspartners, vooral voor het oplossen van stedelijke mobiliteitsvraagstukken met een regionale component. Ook de lokale opgaven kunnen wij alleen goed aanpakken in afstemming met onze partners.



afb.2.1: Stappenplan schematisch



3. Trends en ontwikkelingen

Onze maatschappij is zeer dynamisch. Veranderingen volgen elkaar steeds sneller op en spelen op verschillende terreinen: demografie, economie, sociaal-cultureel, technologie, ecologie en politiek. In een aantal gevallen leidt dit tot nieuwe opgaven.



Maar nieuwe technologische ontwikkelingen en innovatie bieden ook kansen voor nieuwe inzichten en oplossingen van vraagstukken. Het tempo en de impact van de verschillende ontwikkelingen variëren en liggen niet vast. Sommige trends voltrekken zich in de periode tot 2030, andere (vooral technologie en energie) kunnen zeker nog over een langere tijd doorwerken.

Een trend is een ontwikkeling in een bepaalde richting. De impact (het gevolg en het effect) en het tempo ervan zijn nog onzeker. Soms is de richting van het effect ook niet eenduidig. De trend dat er meer gekocht wordt via het internet kan als gevolg hebben dat er minder winkelverplaatsingen plaatsvinden, maar wat het netto-effect op de mobiliteit is, is maar de vraag. Er worden namelijk meer pakketjes bezorgd en de consument besteedt een deel van zijn vrijkomende tijd mogelijk aan andere verplaatsingen. De trend van het "e-winkelen" heeft daarmee zeker mobiliteitsgevolgen (vervoerwijze-keuze, tijdstippen), maar het effect op de totale mobiliteit (kilometers) en bereikbaarheid is niet op voorhand duidelijk.

Hierna beschrijven wij een aantal (landelijke) trends en ontwikkelingen en geven we aan wat de mogelijke impact ervan op mobiliteit is.

3.1 Vergrijzing

Het aandeel van het aantal personen met een leeftijd van 75 jaar of meer verdubbelt in de periode tot 2040. Ouderen blijven langer vitaal, thuis wonen en langer autorijden. Op hoge leeftijd (80+) neemt de vitaliteit af en zijn ouderen vaak niet meer in staat om zelfstandig deel te nemen aan sociale activiteiten of gebruik te maken van gezondheidsvoorzieningen.

Samenhang met mobiliteit

- Ouderen blijven langer autorijden. In de leeftijdscategorie 65-75 (vitale ouderen) neemt het autogebruik toe, vooral sociaal en recreatief. Dit veroorzaakt een toename van de mobiliteit buiten de spitsuren.
- Ouderen blijven langer fietsen. Het aantal (ernstige) ongevallen neemt toe, onder andere door eenzijdige ongevallen (ongeveer 25%). Ouderen blijven langer auto rijden. Het wordt daardoor ook drukker buiten de spitsuren.
- Ouderen blijven langer thuis wonen. Dit vraagt om een levensloopbestendige woonomgeving en bereikbaarheid van voorzieningen, terwijl het aanbod van het openbaar vervoer mogelijk afneemt en de afstand tot de voorzieningen toeneemt.



3.2 Verstedelijking en krimp

Het aantal inwoners in de provincie neemt nog maar beperkt toe. Er komen steeds meer ouderen en de omvang van de beroepsbevolking neemt af. De kleine kernen op het platteland en het buitengebied vergrijzen. Dit heeft invloed op de economische en sociale structuur: bedrijven vestigen zich meer in de Randstad en/of jongeren trekken naar de stad of de economische structuur 'past zich aan' aan deze omstandigheden.

Het wordt juist aantrekkelijk om in Overijssel te wonen als je werkzaam bent in de kennis- of diensten- of zorg economie (veel werk aan huis of dichtbij huis) en door het relatief grote woningaanbod van woningen die aantrekkelijk geprijsd zijn ten opzichte van de Randstad. Jongeren trekken steeds meer naar de stad. De stad verjongt en groeit.

De woningmarkt in een aantal groeisteden raakt overspannen (vooral Amsterdam en Utrecht maar ook in Zwolle, Enschede en Deventer). Er ontstaat uitwijkgedrag vanuit de Randstad naar steden die een aantrekkelijke woonomgeving bieden en goede verbindingen hebben met de economische centra in de Randstad.

Samenhang met mobiliteit

- Binnen de steden neemt de omvang het fietsverkeer toe, mede gestimuleerd door het gebruik van de e-fiets in het woon-werkverkeer. De verbindingen (alle modaliteiten) naar de economische centra in en rond Overijssel nemen in belang toe, juist ook voor het deel van de (potentiële) beroepsbevolking die niet over een auto (kan) beschikken en moeten reizen naar de bedrijfs- of werklocatie (vooral maakindustrie, onderwijs en kennis, toerisme en recreatie en zorg). Door de specialisaties en het 'uitwijkgedrag' neemt het belang van de verbindingen (waaronder openbaar) tussen de stedelijke centra toe.
- Het aantal voorzieningen in de dorpen neemt, ten gevolge van het afnemen van het draagvlak af. De bewoners raken daardoor meer aangewezen op de stad. Dit leidt, gecombineerd met een verschraving van het openbaar vervoer, tot meer autoverplaatsingen



3.3 Meer aandacht voor gezondheid

Gezondheid als beleidsthema komt terug op de agenda: gezonde stad, gezonde omgeving, duurzaamheid en gezond leven. Dat heeft onder andere te maken met de decentralisatie van het sociaal beleid (een gezonde bevolking levert financiële en maatschappelijke baten op), de vergrijzing, de bewuste keuze voor een lifestyle en welvaartsziekten (obesitas, luchtwegen, burn-out). De regelgeving rond de Omgevingswet stuurt aan op integraal beleid waarbij gezondheid één van de thema's is.

Samenhang met mobiliteit

- Het fietsgebruik in het woon-werkverkeer neemt toe
- Het recreatief fietsen en wandelen (toerisme en recreatie) groeit in samenhang met de toename van de vrije tijd en de vergrijzing.
- Obesitas neemt als 'volksziekte' in omvang toe. Het zitten is het 'nieuwe roken'. Een woonomgeving die uitnodigt tot beweging (lopen en fietsen) draagt bij aan gezondheid en vermindering van maatschappelijke kosten. Dit vraagt om een andere parkeerordening, fietsvriendelijke omgevingen en schaalverkleining.

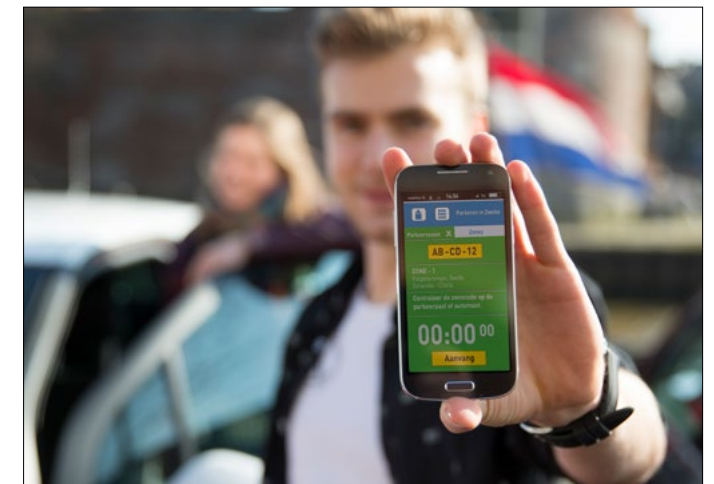


3.4 Informatisering en digitalisering

In de digitale wereld staan mensen voortdurend met elkaar in verbinding en worden gedragspatronen en economische structuren beïnvloed. De beschikbaarheid van 'big data' biedt nieuwe mogelijkheden voor mobiliteitsconcepten en dienstverlening. De digitale revolutie gaat steeds sneller.

Samenhang met mobiliteit

- De digitalisering vervangt fysieke verplaatsingen maar veroorzaakt ook extra verplaatsingen.
- Traditionele verkeersvoorzieningen (straatmeubilair, parkeerautomaten) worden overbodig.
- De mogelijkheden en rollen voor digitale platforms en multimodale concepten die aansluiten bij de behoeften van reizigers en vervoerders nemen toe.
- De smartphone is een goed hulpmiddel bij het maken van de juiste keuze (voor het juiste vervoermiddel, het juiste tijdstip, de juiste informatie over de combinatie van vervoerwijzen, e.d.), maar het gebruik tijdens het fietsen en autorijden is een bedreiging voor de verkeersveiligheid.



3.5 Nieuwe voertuigtechnologieën

Het E-rijden (elektriciteit, waterstof) breekt door voor alle modaliteiten: fiets, scooter, auto, openbaar vervoer en vrachtverkeer, mede gestimuleerd door technologische innovatie (prijsdaling), aandacht voor duurzaamheid, gezondheid en wet- en regelgeving. Daarnaast doet het autonome voertuig (variërend van ondersteuning voor de bestuurder tot mogelijk uiteindelijk volledig geautomatiseerd) zijn intrede.

Samenhang met mobiliteit

- Het gebruik van de E-fiets blijft toenemen. Het wordt drukker op het fietspad en de snelheidsverschillen worden groter. De vraag naar goede stallingsvoorzieningen met oplaadmogelijkheden neemt toe.
- Elektrische auto's zorgen voor minder geluidsoverlast en



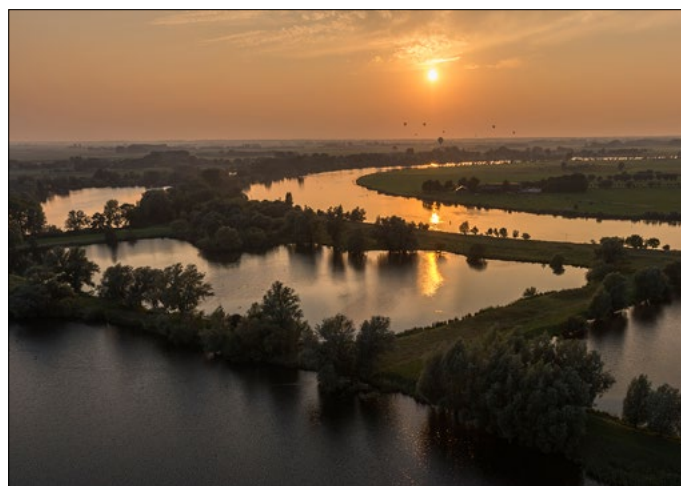
stoten geen schadelijke stoffen uit. De vraag naar oplaadmogelijkheden groeit. Het aantal auto's neemt naar verwachting de komende jaren nog niet af. Dit leidt nog steeds tot een groeiende parkeerbehoefte.

- Het 'geautomatiseerde' motorvoertuig is geen oplossing voor de (stedelijke) congestie. De 'restcapaciteit' is onvoldoende om verdere groei van de automobiliteit (in de spitsuren) congestievrij of congestiearm op te vangen. De volgtijden van de voertuigen worden eerder groter dan kleiner.
- Voor de komende twee decennia is voor het individuele autoverkeer de ondersteuning van de rijtaken het meest waarschijnlijk. Een volledige automatisering voor het individuele autoverkeer wordt niet vóór 2050 - 2075 verwacht. De stap naar volledige automatisering is nog zeer onzeker.
- Het 'geautomatiseerde' of autonome voertuig biedt wel nieuwe kansen voor deelsystemen en vervoerconcepten op wijk- en dorpsniveau. Er zijn inmiddels in en buiten Nederland volledig autonome OV-systemen operationeel. Dit biedt kansen voor het verhogen van de efficiëntie en voor het bedienen van 'dunne' vervoerstromen.
- Schoon, stil openbaar vervoer en stedelijke functies kunnen beter worden geïntegreerd.



3.6 Duurzaamheid, energietransitie

Het Klimaatakkoord van Parijs (2015) luidt het einde in van het gebruik van fossiele brandstoffen. Het elektrisch rijden (inclusief waterstof) neemt toe. Duurzaamheid wordt steeds meer business en de verwachting is dat duurzame energie goedkoper gaat worden dan fossiele energie. De energiemarkt en de mobiliteitsmarkt 'versmelten'. De autofabrikanten investeren miljarden in de ontwikkeling en productie van elektrische auto's. De 'harde' infrastructuur wordt steeds intelligenter en multifunctioneel (infra als energiebron).



Samenhang met mobiliteit

- Mobiliteit wordt goedkoper en neemt toe en daardoor neemt ook de congestie toe.
- Alternatieven in de vorm van fiets, openbaar vervoer, vervoerservices en extra doorstroomkwaliteit (tegen een hogere prijs) worden steeds belangrijker in de stedelijke omgeving en tussen stedelijke centra.
- De techniek van de infrastructuur verandert drastisch. De koppeling met energieopwekking, energieopslag en klimaatadaptatie wordt sterker.
- Er zijn speciale voorzieningen nodig in verband met de stijgende zeespiegel en het extra regenwater.

3.7 Andere overheid

De rol van de overheid verandert. Dat is een maatschappelijke en politieke trend op het gebied van participatie en besluitvorming. Daarnaast ontstaan door de technologische ontwikkelingen meer marktconcepten en meer marktinitiatieven ("nieuwe spelers") op het vlak van mobiliteit die traditioneel het exclusieve overheidsdomein waren. De overheid krijgt daardoor minder grip op de markt van mobiliteit of hoeft dit zelfs niet eens te hebben. De rol van de overheid verschuift van regisseur naar partner. Daarbij zijn de accenten marktordening als dat nodig is en het bewaken en veilig stellen van maatschappelijke doelstellingen. Uiteraard houdt de overheid een belangrijke rol in de verdeling en inrichting van de openbare ruimte inclusief de verkeersinfrastructuur.



Samenhang met mobiliteit

- Nieuwe technologieën (digitalisering, individuele productie duurzame energie, voertuigen) en duurzaamheid zijn een kiem voor nieuwe businessmodellen.
- Dat biedt kansen voor nieuwe vervoerconcepten vanuit de markt. Kansen liggen er op het gebied van openbaar vervoer (of liever gezegd collectief vervoer op wijk- en buurtniveau) en bijvoorbeeld doorstroomroutes (betalen naar kwaliteit en gebruik).

3.8 Deeleconomie

Er ontstaan nieuwe vervoerconcepten, vormen van dienstverlening en verdienmodellen

Samenhang met mobiliteit

- In de stedelijke omgeving met zijn voorzieningen, openbaar vervoer en parkeerdruk wordt het (financieel) aantrekkelijker om auto's te delen en naar behoefte een passende auto te gebruiken. Autofabrikanten maken een switch naar 'mobility-as-a-service'. De eerste koppeling met vastgoed komt al voor: verhuur van appartementen in combinatie met mobiliteitsdiensten (zoals een elektrische deelauto). Het autodelen kan leiden tot een vermindering van de parkeerdruk en een afname van het autogebruik in de stad. Ook voor bedrijven (op bedrijventerreinen) is een pool van deelauto's voor bedrijfsverplaatsingen (financieel) aantrekkelijk.
- De OV-fiets is een groot succes. Uitbreiding naar OV-haltes van het streekvervoer en concepten voor toeristisch-recreatief gebruik liggen voor de hand. Tevens kan de deelfiets voorzien in de last-mile vanaf het station of/bushalte naar de werklocatie, waardoor het bereik van het openbaar vervoer enorm toeneemt (in oppervlakte factor 10 rond een halte).



4. Successen uit het verleden koesteren en versterken in de toekomst

We hebben de afgelopen jaren al flink aan de weg getimmerd op het gebied van mobiliteit.

Wij mogen best trots zijn op onze aanpak en willen daarom ook verder op de ingeslagen weg.

Daaruit vloeit ook een aantal opgaven voort.

4.1 Economie

De economie groeit weer hard in Nederland. Ook in (de regio) Zwolle gaat het economisch goed. Wij staan in de top 3 van de economische sterke regio's en in de top-10 van de beste binnensteden. Dat hebben wij mede te danken aan onze knooppuntfunctie en aan onze bereikbare, gastvrije en aangename binnenstad. Met het groeien van onze stad en het groeien van de economie hebben wij gelijk een opgave te pakken.

De opgave is om de aantrekkelijkheid (bereikbaar, leefbaar, gastvrij en aangenaam) te behouden. Dat zal ten gevolge van de mobiliteitstoename niet vanzelf gaan. Dat geldt voor het personenverkeer en het goederenvervoer over de weg, het water en het spoor. Meer doen op hetzelfde oppervlak vraagt om efficiënte oplossingen en het waarborgen van onze stedelijke kwaliteiten.



4.2 Gastvrijheid

Bereikbaarheid voor alle vervoerwijzen en een aangename stad gaan wat ons betreft hand in hand. Zwolle is een voorbeeld op het gebied van samenwerken: meedenken maar ook uitvoering geven aan projecten die bijdragen aan een bereikbare en aangename stad. Wij hebben daarvoor een 'stimuleringsregeling' opgezet voor het uitvoeren van bereikbaarheidsarrangementen. Dat is onderdeel van het programma Beter Benutten waarvoor het Rijk middelen ter beschikking heeft gesteld. Dit programma wordt opgevolgd door het programma Slim en Duurzaam.

De opgave is om met een toenemende verkeers- en parkeerdruk gastvrij te blijven.



4.3 Fietsen is ons dna

In 2014 is Zwolle verkozen tot Fietsstad van Nederland. Wij hebben dan ook hard gewerkt aan een aangename en veilige Fietsstad. Het aandeel van de fiets is behoorlijk hoog. Dat biedt voordelen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid. De fiets maakt het mogelijk om onze ruimte efficiënt te gebruiken. Daar waar mogelijk ontvlechten wij de hoofdfietsroutes van het hoofdwegennet zodat er aangenaam en veilig gefietst kan worden. Als er meer personen fietsen, neemt de bereikbaarheid van het autoverkeer over de weg ook toe. Het is een aanpak in samenhang: niet fiets of auto, maar fiets en auto.

Het is een opgave om te zorgen voor aantrekkelijke fietsvoorzieningen die de verdere groei van het fietsverkeer mogelijk maken. Op een aantal routes zal hiervoor meer ruimte voor de fietser nodig zijn.



4.4 Buitenring: de slagader voor het autoverkeer

Er is veel geïnvesteerd in de Buitenring (IJsselallee en Ceintuurbaan) voor de doorstroming van het autoverkeer. De Buitenring is een compleet stelsel met een heldere structuur in onze stad. Dat maakt het mogelijk om het autoverkeer daarop zo veel mogelijk te bundelen. Dat is gunstig is voor de leefbaarheid in de stad en het fietsklimaat. Rond de Buitenring zijn grote publiekstrekkingen aanwezig zoals het ziekenhuis, het stadion, onderwijsvoorzieningen en grote werklocaties. De autobereikbaarheid van deze locaties is goed maar loopt in de spits tegen de grens aan. Daarom is de bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer eveneens belangrijk om te voorkomen dat de Buitenring te zwaar wordt belast.

De opgave is om de bereikbaarheid, vooral tijdens de spitsuren, in stand te houden



4.5 Beter benutten slim en samen

Door de stedelijke en economische groei staat de doorstroming op de Buitenring onder druk in de spits. Buiten de spits zijn er geen problemen. Als de verkeersbelasting ontstaat er meer knelpunten in de spitsen. Binnen het programma Beter Benutten zetten wij in op het afvlakken van de spitsuren: minder reizen, anders reizen, op een ander tijdstip of via een andere route reizen. Naast het verbeteren van de infrastructuur (waar nodig en mogelijk) is het wijzigen van het mobiliteitsgedrag een belangrijk spoor bij het verbeteren van de bereikbaarheid.

De samenwerking met de werkgevers maakt het mogelijk om de spitsdruk op de weg te verminderen. Diverse bedrijven hebben door het aanpassen van hun reiskostenregeling positieve effecten bereikt. Deze kunnen als voorbeeld dienen voor andere bedrijven. De koplopersaanpak van het project Beter Benutten heeft geresulteerd in 60 'slimme deals' (maatregelen) met werkgevers. Het project 'Spits Fietsen' leidde, door het belonen, tot het verminderen van spitsritten per auto. Ook hebben werkgevers zelf meer dan € 0,5 miljoen geïnvesteerd in slimme maatregelen.

Wij streven ernaar, dat ondanks de groei van de stad, de maximale belasting van de Buitenring in de spitsuren niet verder toeneemt. De groei van het autoverkeer willen we compenseren, door beperkte infrastructurele ingrepen als ook door verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement (samenwerking met werkgevers, stimuleren van anders en op andere tijdstippen reizen).

Het programma Beter Benutten werd in Zwolle niet alleen ingezet voor mobiliteitsmanagement, maar tevens voor het vergroten van de gastvrijheid en projecten op het gebied van stadsdistributie.

Op regionaal niveau is Zwolle actief in het 'Minder Hinder Team'. Dit team is vooral actief bij grote wegwerkzaamheden en evenementen. De inzet van mobiliteitsmanagement draagt bij aan het in stand houden van bereikbaarheid en het voorkomen van overlast.



Aanpak Zalsman: duurzaam en bereikbaar

Acht groepen van minimaal drie medewerkers rijden sinds drie jaar dagelijks samen van huis naar werk en weer terug. En binnenkort komt daar een negende groep bij. Iedereen rijdt bij toerbeurt en heeft dan ook een week de auto privé ter beschikking. De werknemers hebben hun tweede auto de deur uit gedaan en besparen zo flink wat geld. Zalsman hanteert het credo 'duurzaam ondernemen is veel leuker ondernemen'. Het is veel leuker voor je mensen en je wordt er een leuker en een gezelliger bedrijf van. Je krijgt saamhorigheid. Het kost geen geld. Nee, het levert zelfs geld op.'

De opgave is om de samenwerking met en de inzet van de werkgevers verder uit te bouwen zodat de verkeersdruk van het autoverkeer tijdens de spitsuren wordt verminderd.

4.6 Parkeren en fietsen stallen

Naast onze aandacht voor het rijdende verkeer is het parkeren en stallen een belangrijk thema, zowel voor de auto als de fiets. De fiets is een kostbaar bezit (bijvoorbeeld e-fiets). Die moet je ook veilig kunnen achterlaten. Het ontbreken van stallingsvoorzieningen is een belemmering voor het fietsgebruik. De stallingsvoorziening Gasthuisplein is tot stand gekomen. Er is een onderzoek gestart naar het verder uitbreiden van de stallingsvoorzieningen voor de fietsers in het centrumgebied. Gastvrijheid voor de bezoekers per auto betekent ook kunnen parkeren. In de nieuwe parkeergarage Katwolderplein zijn er 700 parkeerplaatsen bijgekomen. Wij hebben ons parkeeraanbod nu goed op orde.

We hebben stappen gezet in het uitbreiden van het inpandig parkeren en stallen. Dat draagt bij aan de bereikbaarheid, service en biedt mogelijkheden voor het verbeteren van de openbare ruimte.



De opgave wordt het verder versterken van onze gastvrijheid en het omgaan met 'incidentele pieken' in de parkeervraag. Nu de economie weer groeit, zal ook de parkeervraag verder toenemen. Vooral in het centrumgebied dat intensiever gebruikt gaat worden (verdichting) zijn efficiënte parkeeroplossingen een must. We willen extra inzetten op het inpandig parkeren en stallen. Dat maakt ruimte voor andere functies en draagt bij aan de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Dat laatste vergroot de aantrekkelijkheid van onze historische binnenstad.

4.7 Verkeersveiligheid

In 2016 is de Verkeersveiligheidsprijs toegekend aan onze gemeente. Daar zijn wij blij mee, maar wij zijn er nog niet.

De kwetsbare deelnemers in het verkeer zoals jongeren en ouderen zijn meer dan een aandachtspunt op het gebied van de verkeersveiligheid. Daar ligt een belangrijke opgave. We steken naast verkeersveilige infrastructuur tevens in op preventie en gedragsbeïnvloeding.



4.8 Toegankelijkheid

De gemeente Zwolle is in 2018 genomineerd als meest toegankelijke gemeente van Nederland. Het aantal personen met een beperking neemt toe. In een samenleving waarin iedereen mee kan doen (inclusieve samenleving) is de fysieke toegankelijkheid noodzakelijk. Wij scoren goed, maar wij beseffen ook dat er nog veel te doen is.

De opgave is om met een integrale aanpak van de openbare ruimte en een juiste prioritering nog forse stappen te maken in het verbeteren van de toegankelijkheid.



4.9 Slim en samen

Zwolle heeft een traditie op het gebied van samenwerken. Met ondernemers, onderwijs, overheden en inwoners blijven we in de toekomst samenwerken. Samen betekent 1+1=3.

De laatste jaren is al succesvol ingezet op 'Slim' op het gebied van parkeren en verkeersregelingen. In de toekomst blijven we daar zeker gebruik van maken. De opgave is om nog meer gebruik te gaan maken van innovatieve toepassingen en nieuwe vormen van partnerschap te vinden zodat we nieuwe oplossingen kunnen inzetten voor onze mobiliteitsvraagstukken.



5. De urgentie en de opgaven

Naast de ingeslagen weg zien wij een aantal nieuwe opgaven verschijnen. Deze opgaven zijn een afgeleide van onze ambities als stad, onze positie in de regio of van trends en ontwikkelingen.

5.1 Vijf topambities opgenomen in de Omgevingsvisie (1.0):

1. Zwolle versterkt en benut het menselijk kapitaal van de stad: het functioneren van de stad in een netwerk. Het gaat om mensen die in Zwolle wonen, werken of de stad gebruiken).
2. Zwolle behoudt en versterkt haar ruimtelijke, cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten.
3. Zwolle versterkt haar stedelijkheid, wordt nationaal en internationaal aantrekkelijker en bestendigt zo haar (economische) toppositie als regio;
4. Zwolle is in 2050 klimaatbestendig en energieneutraal;
5. Zwolle nodigt uit om samen te werken aan vitale, solidaire, gezonde en duurzame stadsdelen

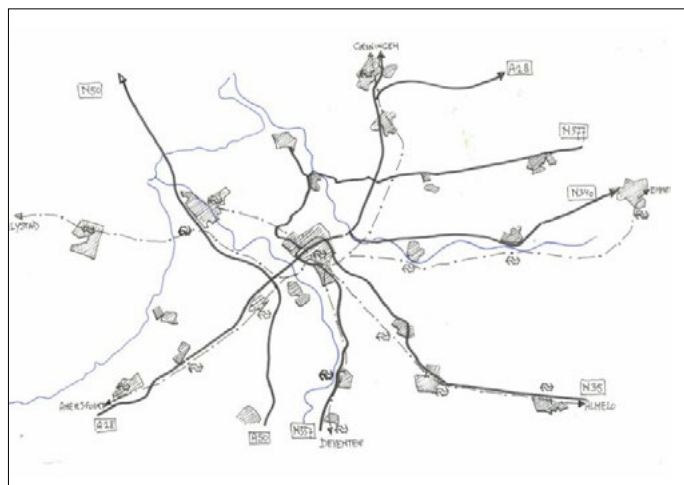
Opgave

Vanuit de mobiliteitsaanpak en de Mobiliteitsagenda leveren we een bijdrage aan de stedelijke ambities. Daarvoor is het nodig om programma's af te stemmen in tijd, locatie en prioriteit, zodat de middelen efficiënt kunnen worden ingezet.



5.2 Stad in een regionaal netwerk

Zwolle is aantrekkelijk om te wonen, te werken, voor onderwijs en om te investeren. Wij willen onze regionale netwerkpositie versterken: als poort naar het noorden voor het weg- en spoorverkeer, voor de verbindingen naar de stedelijke netwerken en nieuwe economische centra zoals Lelystad Airport. Een groeiende economie in combinatie met vergrijzing veroorzaakt een krapte op de arbeidsmarkt. De arbeidsmarkt binnen het invloedsgebied (catchment area) van werkgevers wordt kleiner. (Jonge) werknemers moeten van verder komen en beschikken niet altijd over een auto. Zwolle heeft nu al naar verhouding één van de hoogste aantallen werknemers van buiten de stad. Het belang van de regionale fiets- en de ov-bereikbaarheid van werklocaties neemt nog verder toe. Dit geldt eveneens voor de bereikbaarheid van regionale voorzieningen op het gebied van gezondheid, winkels, cultuur en onderwijs. Het aantal studenten zal de komende jaren nog blijven groeien.



De regionale bereikbaarheid en mobiliteit houden niet op bij de stadsgrens. Uit de analyses van het Rijk en de Provincie is gebleken dat wij ook op regionaal niveau te maken krijgen met een mobiliteitsgroei en een toename van de congestie voor het autoverkeer in de spitsuren. Het aantal regionale verplaatsingen van en naar Zwolle neemt toe. Dit geldt voor het woon-werkverkeer, verkeer naar de onderwijsvoorzieningen, vrachtverkeer, verkeer naar winkels, evenementen en voorzieningen. Er moet een directe samenhang zijn tussen de aanpak op regionaal en lokaal niveau. Dit speelt voor de A28, A50, N50, N340, de Buitenring, de regionale fietsverbindingen en het regionale netwerk van openbaar vervoer inclusief de knooppunten en ketens (auto + openbaar vervoer, fiets + openbaar vervoer). De opnamecapaciteit van de stad en de capaciteit van de regionale aanvoerwegen moeten goed op elkaar afgestemd zijn. Vitale verbindingen voor



alle vervoerwijzen zijn cruciaal voor onze netwerkpositie in de toekomst. Meer fietsen en gebruik van het openbaar vervoer verlichten de druk op het wegennet. Overslagpunten voor goederen van vrachtwagen naar spoor, water, fiets of en nieuwe vormen van stadslogistiek kunnen de druk op het wegennet verminderen en de leefbaarheid van de stad vergroten.

De stad is zelf ook een netwerk waarin wijken, het centrumgebied, knooppunten en voorzieningen met elkaar moeten zijn verbonden. Een speciale opgave is het onderling verbinden van de binnenstad, het stationsgebied en de spoorzone.

De opgaven

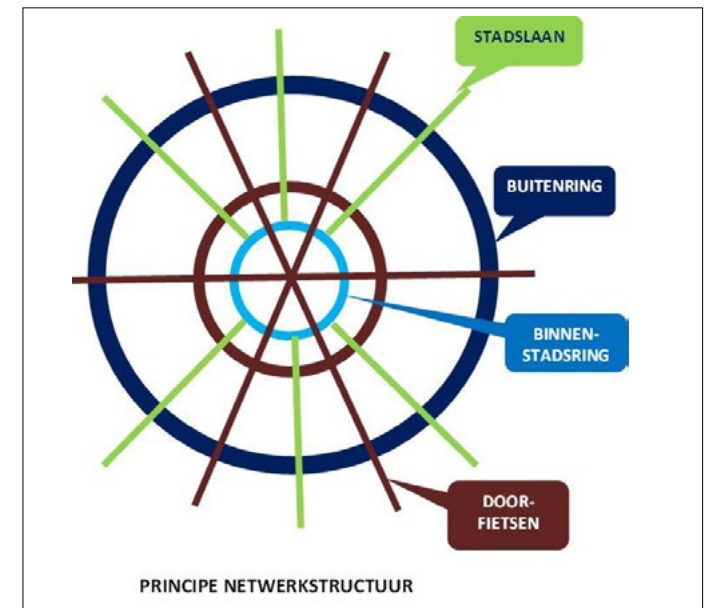
- Versterken van de regionale en interregionale verbindingen voor alle vervoerwijzen inclusief 'de keten' (auto+openbaar vervoer, fiets+openbaar vervoer).
- Borgen van het functioneren van de Buitenring als regionale schakel.
- Afstemming van de aanpak A28 op de stedelijke bereikbaarheid (opnamecapaciteit van de stad en regionale rol van fiets en openbaar vervoer).
- Versterken van het stedelijk fietsnetwerk.
- Verbindingen tussen binnenstad, stationsgebied en Spoorzone tot stand brengen.



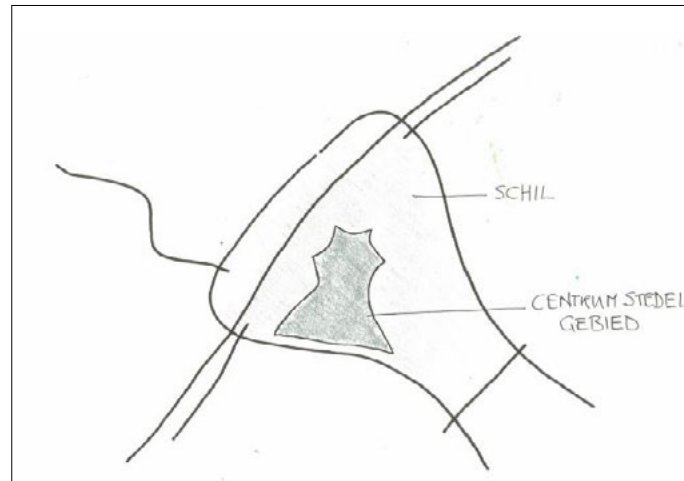
5.3 De groeiende stad

Zwolle gaat de komende jaren nog flink groeien. Er komen in de periode tot 2040 nog ongeveer 10.000 woningen bij, waarvan 3.000 binnenstedelijk in de komende 10 jaar. De bevolking groeit van 125.000 naar 140.000 inwoners.. Dit leidt tot een mobiliteitsgroei die versterkt wordt door de economische groei en de onderwijsfunctie. Wij willen de mobiliteitsgroei op een zodanige wijze opvangen dat wij de bereikbaarheid maar ook de kwaliteit (leefbaarheid, duurzaamheid, veiligheid) van de stad in stand kunnen houden. De Buitenring wordt gebruikt voor de regionale functie en voor het verdelen van het autoverkeer in de stad. De andere delen van het wegennet en de stad zijn vooral bedoeld om het bestemmingsverkeer (auto) en het fietsverkeer af te wikkelen.

Onze Buitenring zit in de spitsuren al behoorlijk vol. Uitbreiden van de capaciteit is ruimtelijk en kwalitatief niet of nauwelijks mogelijk en zou forse investeringen vragen. De capaciteitsbeperkingen ontstaan op de kruispunten. Daarom is het zaak om de Buitenring optimaal te benutten door het verbeteren van kruispunten, de inzet van verkeersmanagement (slim: verkeersmanagementsysteem, voertuigcommunicatie, intelligente verkeerslichten), mobiliteitsmanagement (anders reizen en minder spitsbelasting). Vooral op de kruispunten met de Buitenring kunnen door de aanleg van fietstunnels meerdere vliegen in één klap worden geslagen: betere doorstroming voor het autoverkeer, opheffen van de wachttijd voor fietsers en het verhogen van de verkeersveiligheid. De Stadslanen vormen een belangrijk schakel tussen de Buitenring, de wijken en de binnenstad. Als toegangen naar onze stad zijn ze van belang voor het stadsbeeld en de bereikbaarheid zonder een barrière te vormen tussen de wijken.



Binnen de looptijd van de nieuwe Mobiliteitsagenda verwachten wij nog geen effecten van de autonoom rijdende auto. Wij houden de ontwikkelingen wel nauwlettend in de gaten. Voor het vrachtverkeer is winst te behalen door beïnvloeding van verkeerslichten en door multimodale knooppunten waar de weg, water en/of spoor met elkaar verknoopt worden of waar overslag plaatsvindt van grote voertuigen naar kleinere voertuigen. Vooral in de spitsuren zal de rol van fiets en het openbaar vervoer moeten toenemen, zodat de Buitenring goed kan blijven functioneren. Buiten de huidige spitsuren kan de groei op de Buitenring nog gemakkelijk worden opgevangen. Capaciteitsproblemen zullen echter ook gaan optreden voor het fietsverkeer. De fietspaden, tunnels en oversteken worden drukker. Om aangenaam en veilig te kunnen fietsen is extra capaciteit en kwaliteit ook voor fietsers nodig.



De opgaven

- De stad groeit: verdichting, economische activiteiten en onderwijs. De Buitenring loopt in de spitsuren nu al tegen de capaciteitsgrenzen aan. Vooral in de spitsuren zal het gebruik van fiets en het openbaar vervoer (mede in combinatie met de fiets of de auto) moeten toenemen, zodat de Buitenring goed kan blijven functioneren. Capaciteitsproblemen gaan ook optreden voor het fietsverkeer. De fietspaden, tunnels en oversteken worden drukker. Om aangenaam en veilig te kunnen fietsen is extra capaciteit en kwaliteit ook voor fietsers nodig.
- Mobiliteitsgroei ten gevolge van verdichting en economische groei mogelijk maken met behoud van de stedelijke kwaliteit, leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid. De opgave heeft betrekking op alle vervoerwijzen.
- Benutten van de Buitenring door het waar mogelijk verhogen van de capaciteit van kruispunten, de aanleg van fietstunnels en het inzetten van verkeersmanagement, en mobiliteitsmanagement.
- Ontwikkelen van multimodale logistieke knooppunten (overslag weg-water-spoor of van grote naar kleinere voertuigen).

5.4 Uitbreiding centrumgebied

In het (uitgebreide) centrumgebied (van historische binnenstad tot en met Hanzeland) is een nieuwe balans nodig in verband met de toename van de woonfunctie en de ruimte die nodig is voor het verkeer en parkeren. Meer doen op eenzelfde oppervlak betekent ook efficiënter en slimmer omgaan met de verkeers- en parkeer ruimte: ruimte en veiligheid voor het langzaam verkeer en toegankelijkheid voor het gemotoriseerde bestemmingsverkeer. Voor het rijdende verkeer ligt de opgave vooral in het opvangen van de groei van het fietsverkeer en een goede bediening per openbaar vervoer. Voor de bezoekers van de binnenstad per auto, die buiten de spitsuren komen, blijft de bereikbaarheid goed.

Voor het autoverkeer ligt de opgave in een veilige inrichting en bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen. De parkeervraag neemt toe als gevolg van de economische en regionale ontwikkelingen. Tevens willen we bouwen in het centrumgebied en bestaat de ambitie om de openbare ruimte in het centrumgebied meer autoluw te maken. Van belang is ook om het autobezit in het centrumgebied te verlagen door het aanbieden van aantrek-



kelijke alternatieven als elektrische deelauto's, deelfietsen en mobiliteitsabonnementen. Door deze in te zetten bij alle nieuwe woningbouwontwikkelingen kan de parkeervraag verlaagd worden en daarmee de nieuwbouwpoging voor parkeervoorzieningen en de parkeerdruk op straat.

We zullen een strategie en een ruimtelijk plan moeten ontwikkelen voor de wijze waarop wij kunnen voorzien in de parkeervraag, die toeneemt als gevolg van de groei van de stad, de economische ontwikkeling en de ambitie om meer bezoekers te trekken. Daarbij zal het accent komen te liggen op het benutten van bestaande parkeergarages (dubbelgebruik), piekmanagement en het versterken van de beeldkwaliteit en aantrekkelijkheid van de historische kwaliteit. Daarvoor kan het nodig zijn om bestaande parkeervoorzieningen uit te breiden, waar nodig te verplaatsen en dubbel te gebruiken. In combinatie met de opzet van het openbaarvervoernetwerk is het interessant om de toepassing van het Groningse model te beoordelen: dichtbij parkeren, iets verder weg parkeren (eventueel in combinatie met aanvullende servicevervoer) en/of op afstand parkeren bij snelle openbaarvervoerverbindingen (spoor, bus).

De opgaven

- Voor het uitgebreide centrumgebied voorzien in de parkeervraag (verdichting, meer bezoekers) in balans met de benodigde ruimte voor de verdichting en de kwaliteit van de openbare ruimte in combinatie met het benutten van parkeervoorzieningen en het verlagen van de parkeervraag.
- Voor het uitgebreide centrumgebied slim omgaan met de pieken in de parkeervraag en het inzetten van parkeren op afstand in combinatie met het regionale netwerk van openbaar vervoer.
- De ruimte vooral benutten voor het langzame verkeer en het gemotoriseerde bestemmingsverkeer.



5.5 Verkeersveiligheid

De landelijke tendens van ongevalleenaftake lijkt tot stilstand te komen. De problematiek staat op de landelijke agenda. De aanbevelingen uit het manifest 'Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit' zijn opgenomen in het regeerakkoord. Wij willen uiteraard ook in Zwolle een verder afname van het aantal verkeersslachtoffers. Wij richten ons op de ongevallocaties (reactief). Wij blijven ook proactief aan het werk door te zorgen voor een duurzaam verkeersveilige openbare ruimte, aandacht voor locaties die als onveilig worden ervaren en het verbeteren van het verkeersgedrag.

De toename van het fietsverkeer vraagt om extra aandacht voor de verkeersveiligheid. Meer fietsers en grotere snelheidsverschillen (e-fiets) leiden tot een verhoogd verkeersveiligheidsrisico, vooral op de fietspaden die in twee richtingen worden bereden. Specifieke aandacht is nodig voor de kwetsbare verkeersdeelnemers (jongeren en ouderen). In Zwolle is 40% van de verkeersslachtoffers een fietser. Ouderen blijven langer fietsen. Dat is voor de vitaliteit een goede ontwikkeling. Echter het aantal (ernstige) ongevallen neemt toe, onder andere door eenzijdige ongevallen. Ongevalsgegevens van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) laten zien dat ouderen een verhoogd overlijdensrisico in het verkeer hebben, zeker vanaf 75-jarige leeftijd. Onder ouderen, vooral 80-plus-



Stadsgesprek:
extra aandacht voor kinderen
en snelheidsverschillen

sers, is het aantal verkeersdoden de afgelopen jaren gestegen. Er kwamen 119 80-plussers om in 2015, in 2010 waren dit er nog 94.

De opgaven

- Verminderen van het aantal letselongevallen met specifieke aandacht voor:
 - kwetsbare verkeersdeelnemers (jongeren, ouderen, personen met een beperking)
 - het centrumgebied en ongevallenlocaties
 - een preventieve aanpak (duurzaam veilig en betrekken subjectieve verkeersonveiligheid).
- Negatieve effecten als gevolg van de toename van het (e-) fietsgebruik en de snelheidsverschillen op het fietspad opheffen.



5.6 Fietsen

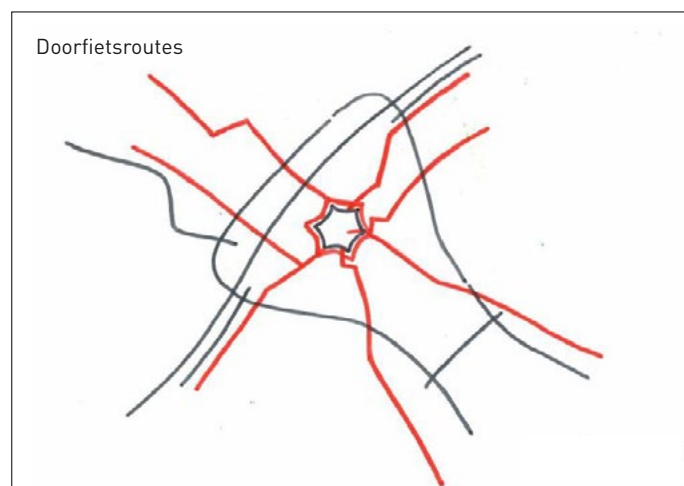
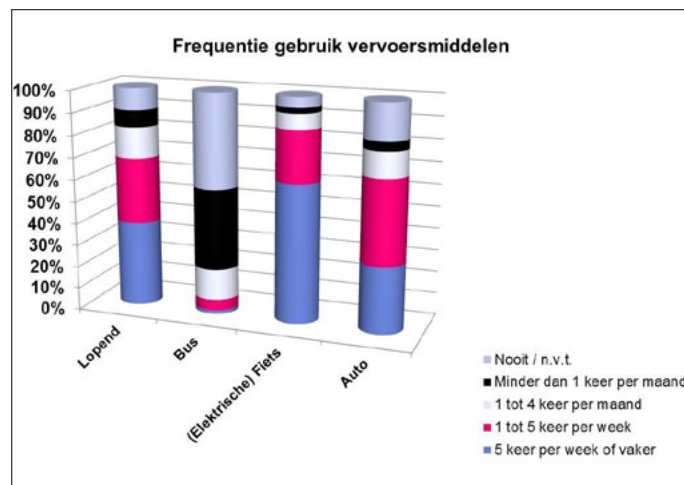
Er wordt veel gefietst in Zwolle. Volgens het Mobiliteitsonderzoek (2015) wordt buiten het woon-werkverkeer voor meer dan 70% van de verplaatsingen gebruik gemaakt van de fiets. Voor het woon-werkverkeer bedraagt het aandeel bijna 50%. Landelijk gezien staat de fiets ook volop in de belangstelling en neemt het fietsen toe. Fietsen in steden is efficiënt en gezond, vandaar dat er volgens de Landelijke Agenda Fiets gestreefd wordt naar een toename van het fietsgebruik met 25% tot 2027. Zwolle sluit zich daar bij aan.

Sommige fietspaden zijn al erg druk in de spitsuren. Dat zal nog toenemen door de groei van de stad en de inzet om de spitsbelasting op de weg te verminderen. Daarmee kan ook de verkeersveiligheid op de fietspaden onder druk komen te staan. Vooral op de fietspaden die in twee richtingen worden bereden, leidt de combinatie van toename van fietsverkeer en toename van snelheidsverschillen (e-fiets) tot een verhoogd verkeersveiligheidsrisico. Dat betekent dat op de fietspaden eenzelfde ontwikkeling optreedt als wij voor het autoverkeer gezien hebben: een aantal fietspaden wordt te vol. Er is dus, juist ook om het fietsen aantrekkelijk te houden, meer ruimte voor de fietsers nodig. Om het gebruik van de fiets nog aantrekkelijker te maken is het een opgave om te voorzien in 'missing links' en het aantal barrières (wegen, spoorwegen, waterwegen) te verminderen. Net als voor het autoverkeer is het stallen van de fiets een onmisbaar onderdeel. Als we streven naar een groei van het aantal fietsers dan hoort daar ook een kwaliteitsslag bij voor het stallen. Het onbeheerd achter moeten laten van een dure fiets in de openbare ruimte is voor de potentiële fietser geen optie en zet dan ook een rem op het fietsgebruik.

Ten slotte vraagt de fietser als kwetsbare verkeersdeelnemer, waaronder kinderen en ouderen, bijzondere aandacht op het gebied van de verkeersveiligheid. Hiervoor wordt ingezet op duurzame veilige voorzieningen en een preventieve aanpak.

De opgaven

- Zwolle is een echte fietsstad. Om dit succes te continueren en uit te bouwen is het nodig om te verleiden tot meer fietsen en om voldoende kwaliteit en capaciteit te bieden op ons fietsnetwerk. Meer fietsen draagt bij aan meer gezondheid, duurzaamheid en minder drukte op het hoofdwegennet.



Stadsgesprek:
langzaam verkeer meer
kortere verbindingen geven

- Groei van het fietsverkeer mogelijk maken door een netwerk van fietsvoorzieningen met voldoende capaciteit.
- Het fietsen extra aantrekkelijk maken door de kwaliteit van het fietsnetwerk, de veiligheid van het fietsnetwerk en directe verbindingen (verminderen omrijden).
- Realiseren van een capaciteits- en kwaliteitssprong voor de stallingsvoorzieningen voor fietsen.
- De verkeersveiligheid voor het fietsverkeer vergroten.

5.7 Openbaar vervoer

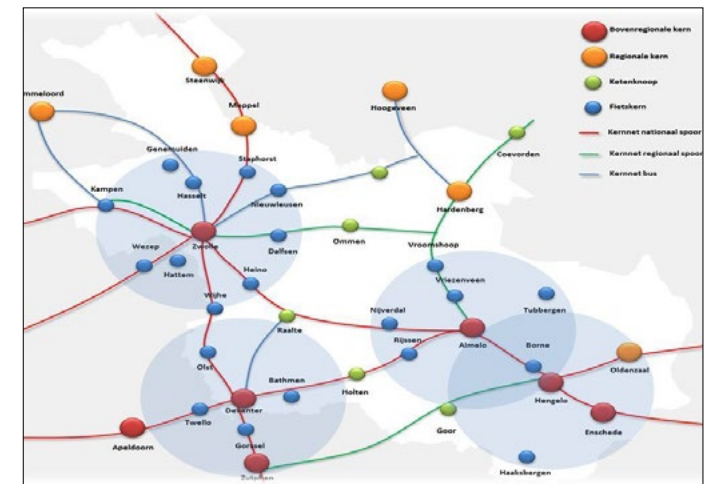
Provincie Overijssel is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer. Voor zowel voor de regionale bereikbaarheidsfunctie (centrumgebied, werken, onderwijs) als de lokale toegankelijkheidsfunctie (vergrijzing, zelfredzaamheid, en het zelfstandig gebruik van voorzieningen) is het openbaar vervoer voor een stad als Zwolle belangrijk. Er zijn grote veranderingen op het gebied van openbaar vervoer gaande. Zo worden in het kader van de zo genaamde herijking van het openbaar vervoer de sterke buslijnen in stand gehouden en versneld, anderzijds worden zwakke lijnen ('lege' bussen) opgeheven dan wel de frequentie verlaagd en vervangen door maatwerk. Verder wordt de komende jaren het regionaal vervoer in het gehele verzorgingsgebied van Zwolle opnieuw aanbesteed. Dit leidt tot een nieuwe vervoersconcessie vanaf 2020. Dit geeft grote kansen op te komen tot een regionaal openbaar vervoersysteem dat goed in de vervoerbehoefte van Zwolle kan voorzien.



Op regionaal niveau zijn er mogelijkheden om het bestaande netwerk van met name spoorverbindingen te versterken. Vanaf (nieuwe) stedelijke en regionale overstappunten en knooppunten kan het openbaar vervoer worden gebundeld in combinatie met het gebruik van de auto of de fiets als voortransport. Overstappunten zijn mogelijk op verschillende schaalniveaus: in de regio (treinstations), aan de rand van de stad (OV-verbindingen naar economische centra) en aan de rand van de binnenstad (servicevervoer vanuit parkeervoorzieningen). Overstap- en knooppunten in het (regionale) netwerk zorgen er voor dat er niet altijd via station Zwolle gereisd hoeft te worden. Daardoor kan de reis per openbaar vervoer (in combinatie met auto of fiets) sneller worden. Overstap- en knooppunten functioneren uitsluitend goed als ze de reiziger ook echt een voordeel bieden.

Wij willen bereiken dat de concurrentiepositie van het openbaar vervoer voor regionale verplaatsingen in de spitsuren sterker wordt voor het woon-werkverkeer en voor onze bezoekers. Ook voor het openbaar vervoer geldt, dat er we zo efficiënt mogelijk moeten omgaan met de spitsvraag. Denk alleen maar aan de toename van het aantal studenten in de komende jaren. Het optimaal gebruiken van de beschikbare spoorverbindingen en nieuwe vervoertechnieken gaan daarin een rol spelen. Als stad Zwolle is onze inbreng, als gesprekspartner van de provincie, in de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de stad en regio, hard nodig.

Voor de toegankelijkheidsfunctie is meer maatwerk (innovatieve vervoersvormen) nodig in aanvulling van de bestaande buslijnen. De combinatie van sterke lijnen en efficiënt maatwerk houdt het openbaar vervoer betaalbaar met behoud of zelfs een verbetering van het bedieningsniveau.



De opgaven

- De klassieke benadering van het openbaar vervoer werkt niet goed. Voor het woon-werkverkeer is het vaak niet een goed alternatief en lege bussen op zwakke lijnen zijn niet efficiënt. De ligging van Zwolle in het hart van een (regionaal) spoorwegnetwerk biedt mogelijkheden om de trein meer te benutten en het aantal overstappunten uit te breiden. Sterke regionale spoorlijnen, streek- en stadsbussen kunnen dan meer concurreren met het gebruik van de auto. De zwakke openbaarvervoerlijnen kunnen worden vervangen door maatwerk zodat de toegankelijkheidsfunctie (zelfredzaamheid) gewaarborgd blijft.
- Samen met de provincie en regiogemeenten komen tot een integrale toekomstvisie voor het regionaal openbaar vervoer met als doelen: meer concurrentievermogen van het regionale openbaar vervoer ten opzichte van de auto, het beter benutten van de spoorwegen en het kwalitatief verbeteren van (nieuwe) stedelijke en regionale overstappunten en knooppunten (in combinatie met de fiets en de auto).
- Binnen de stad, samen met de provincie, ontwikkelen van maatwerk voor het openbaar vervoer ter vervanging van zwakke lijnen.



5.8 Duurzaamheid, gezondheid, energietransitie en klimaatadaptatie

De duurzame stad heeft de toekomst. Zwolle wil in 2050 klimaatbestendig en energieneutraal zijn. Ook hebben wij een ambitie op het gebied van circulaire economie. Mobiliteit moet ook een belangrijk deel bijdragen aan deze ambities in de vorm van duurzame mobiliteit. Dit geldt voor het autoverkeer, brommers en scooters, het openbaar vervoer en de (binnenstad)distributie en uiteraard de ambitie om nog meer te fietsen in onze stad. Daarmee wordt de CO₂-emissie sterk verminderd (-30%). Alle autofabrikanten investeren fors in elektrische auto's. Als gemeente spelen wij samen met de Provincie en anderen een rol in het zorgdragen van voldoende oplaadinfrastructuur. Dat blijft niet beperkt tot de 'klassieke' oplaadpaal maar gaat verder: snel laden en smart grids.



De aandacht voor gezondheid neemt toe. In de gezondheidszorg verschuift de aandacht van het genezen van ziekten naar het voorkomen ervan. Dit is het hoofdthema van de nieuwe omgevingswet en omgevingsvisie (vitale mensen in een vitale stad). Luchtverontreiniging levert een belangrijke bijdrage aan ziekte en sterfte. Alleen al blootstelling aan fijnstof is verantwoordelijk voor ongeveer 4% van de ziektelast in Nederland (bron: Gezondheidsraad). Na roken (13%) behoort luchtverontreiniging daarmee tot één van de belangrijkste risicofactoren, in dezelfde orde van grootte als overgewicht (5%) en weinig lichamelijke activiteit (3-4%). Meer duurzame mobiliteit, meer lopen en fietsen dragen allemaal bij aan een schonere lucht. Lopen speelt vooral een rol in de directe woonomgeving (recreatief en naar voorzieningen). De gezondheidsprofielen van de verschillende buurten kunnen een rol spelen bij de gewenste 'beweeguitdagingen' in de buurten. Dat kan vragen om een herschikking van de openbare ruimte.



Een gezonde stad is een stad die uitnodigt tot bewegen en ruimte biedt om aangenaam te verblijven. Vooral dit laatste is een belangrijke opgave voor het centrumgebied. Zoals in de binnen-

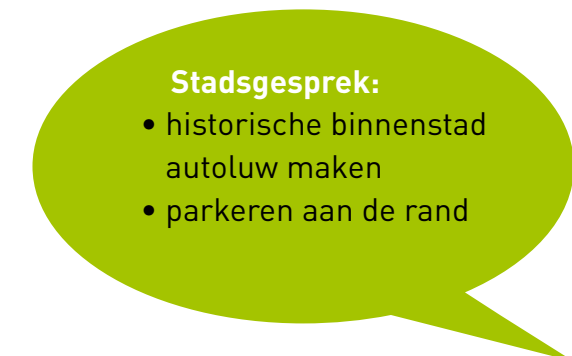
stadvisie is benoemd, willen wij minder (op straat geparkeerde) auto's in de historische binnenstad.

De stad van de toekomst moet ook voorbereid zijn op de klimaatveranderingen. Vooral waterberging en -afvoer zijn een belangrijke opgave. De wijze van aanleg en ontwerp van infrastructuur kan daarin bijdragen. Voor het gebruik van de infrastructuur (wegen, fietspaden en parkeervoorzieningen) en dus de bereikbaarheid is het van belang dat overtollig water goed wordt afgevoerd. Voor de veiligheid zijn calamiteitenroutes nodig per stadsdeel. Daarnaast kan de infrastructuur 'slim' en duurzaam worden ingezet bijvoorbeeld als energiebron en door rekening te houden met hergebruik (circulair).



De opgaven

- Een duurzame stad is nodig voor de gezondheid van onze inwoners en om toekomstbestendig te kunnen functioneren op het gebied van de energietransitie, schonere lucht en klimaatadaptatie.
- Meer gebruik van zero emissie vervoermiddelen.
- Meewerken aan het uitbreiden van de (slimme) oplaadinfrastructuur.
- Groei van het fietsverkeer tot stand brengen
- De stad inrichten zodat deze uitnodigt tot bewegen (aandacht voor het buurtniveau).
- Bereikbaarheid en veilige routes bieden naar de sportvoorzieningen.
- Parkeerarme straten in de historische binnenstad realiseren
- Toepassen van klimaatadaptieve en energie-opwekkende infrastructuur en parkeervoorzieningen en het beschikbaar hebben van calamiteitenroutes.



5.9 Toegankelijkheid

De vergrijzing en het aantal personen met een beperking groeit met ongeveer 50% in de periode tot 2030. Nederland heeft het VN-verdrag betreffende de rechten van mensen met een handicap geratificeerd. Daarin staat dat personen met een beperking toegang moeten hebben tot de fysieke omgeving en tot vervoer in zowel stedelijke als landelijke gebieden. De praktische handleiding voor gemeenten is opgenomen in Agenda 22. Ouderen blijven langer thuis wonen. Dit vraagt om een levensloopbestendige woonomgeving en bereikbaarheid van voorzieningen, terwijl het aanbod van openbaar vervoer mogelijk afneemt en de afstand tot de voorzieningen toeneemt. Zwolle blijft verder werken aan een inclusieve samenleving: een samenleving die algemeen toegankelijk is. In een inclusieve samenleving kan iedere burger, met of zonder beperking, volwaardig meedoen. Dat stelt eisen aan de toegankelijkheid van de openbare ruimte, vervoer (alle vervoerwijzen) en voorzieningen. Daarbij zal het nodig zijn om oog te hebben voor verschillende doelgroepen, zoals personen die slecht ter been zijn, personen met beperkt zicht en dementerende personen. Een goed onderhoudsniveau is hiervoor tevens van belang.

De opgaven

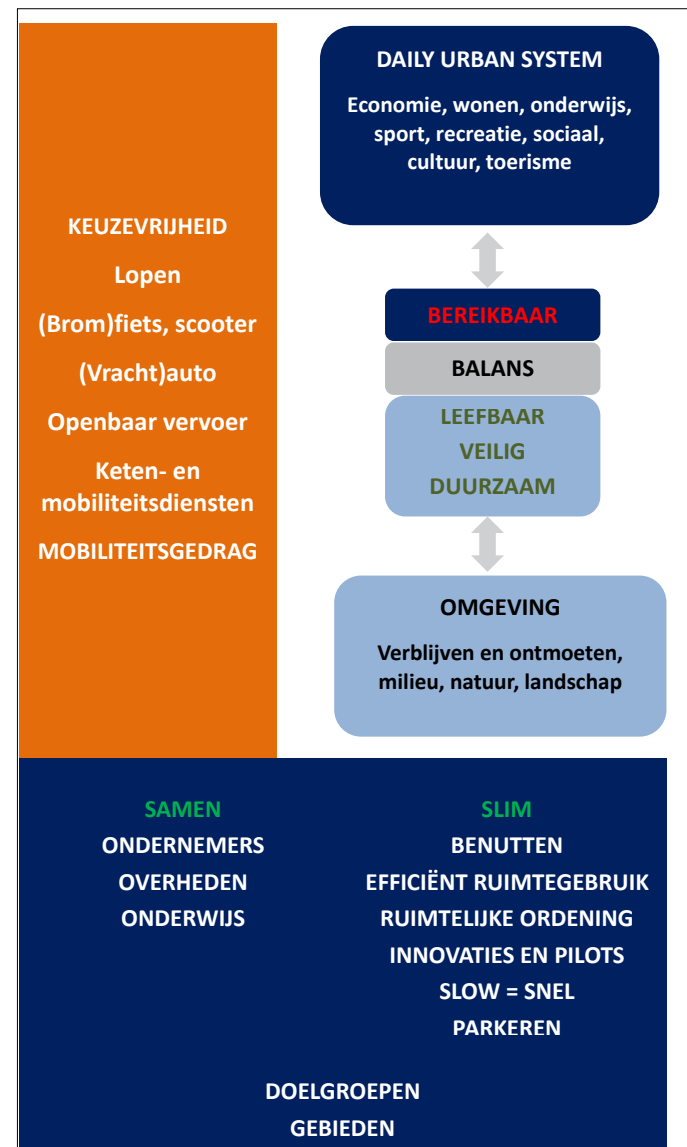
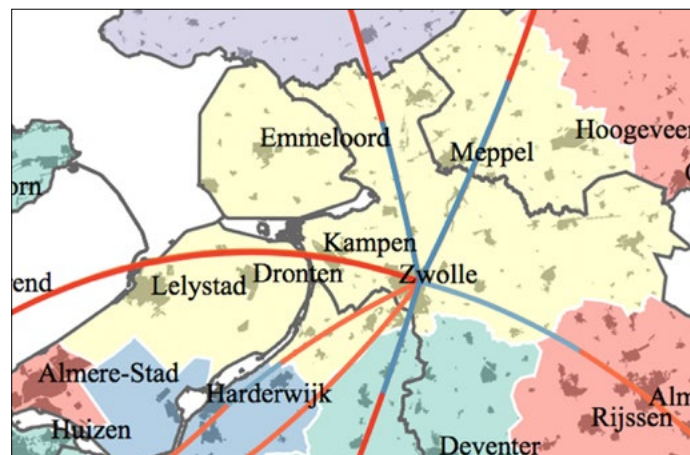
- De stad zodanig inrichten dat deze toegankelijk is voor mensen met een beperking.
- Rekening houden met verschillende behoeften aan toegankelijkheid voor mensen met een beperking.



6. Richtinggevende principes voor de koers

Voor de ontwikkeling van de Mobiliteitsvisie en de Mobiliteitsagenda kunnen wij de volgende richtinggevende principes hanteren:

- Daily Urban System, mobiliteit gaat verder dan de gemeentegrenzen.
- Keuzevrijheid in het mobiliteitsgedrag.
- Balans tussen mobiliteit en omgeving.
- Duurzame mobiliteit noodzakelijk.
- Samen, van participatie naar partnership.
- Slimme mobiliteit biedt extra kansen.



6.1 Daily Urban System, mobiliteit gaat verder dan de gemeentegrenzen

Ons mobiliteitsbeleid gaat niet over onze stad alleen. Wij zijn de poort naar het noorden, het tweede OV-knooppunt van Nederland, en een regionaal centrum voor logistiek, werken, studeren en bezoek aan winkels en evenementen. Zwolle behoort nationaal tot de steden met het grootste aandeel inkomend en uitgaand verkeer (pendel) ten opzichte van de eigen bevolking.

Mobiliteit speelt zich voor een groot deel af in het verzorgingsgebied van onze stad, ook wel Daily Urban System (DUS) genoemd: in een gebied tot ongeveer 25 km rondom Zwolle wordt ongeveer 80% van de verplaatsingen uitgevoerd.

Het samenspel tussen stad en regio is dan ook erg belangrijk. Wij doen als stad wat wij kunnen doen: fietsvoorzieningen (routes en stallen), verkeersveiligheid, verkeersmanagement op de Buitenring en de omliggende regionale en nationale wegen, samenwerken op het gebied van mobiliteitsmanagement en Beter Benutten, doorstroming van de buslijnen en inzetten op duurzame vormen van mobiliteit. Voor veel van deze thema's zijn wij echter mede afhankelijk van de samenwerking met onze regionale partners. Hier willen we dan ook versterkt op inzetten..

6.2 Keuzevrijheid in het mobiliteitsgedrag

Gastvrijheid is ons motto: bereikbaarheid voor alle vervoerwijzen en een aangename stad gaan wat ons betreft hand in hand. Alle vervoerwijzen hebben onze aandacht nodig. De reiziger heeft en houdt altijd zelf de keuzevrijheid voor zijn reisgedrag. Iedereen is er echter wel bij gebaat als de keuze valt op een duurzame verplaatsingswijze, zodat de effecten op de omgeving beperkt blijven en wij de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk kunnen benutten. Deze aanpak kan per deel van de stad verschillend zijn. Het centrumgebied vraagt om een andere aanpak dan de buitenring. Het is belangrijk dat de reiziger echt iets te kiezen heeft:

Voorafal binnen onze gemeente en in de directe omgeving is het gebruik van de fiets kansrijk. De meeste verplaatsingen kunnen binnen een fietsbare afstand ($\leq 7,5$ km) worden afgelegd. Met een elektrische fiets zijn alle verplaatsingen binnen de stad en een groot aantal binnen de regio te fietsen. Kwaliteit, capaciteit, doorstroming en leuk kunnen fietsen zijn eigenschappen van een goed fietsklimaat.

Het belang van het lopen is niet te onderschatten. Dit speelt vooral in de directe woonomgeving naar de voorzieningen (boodschappen, basisonderwijs, dienstverlening) en naar het openbaar vervoer. Uitnodigende en goede looproutes zijn belangrijk voor de verkeersveiligheid, het stimuleren van bewegen

en de zelfredzaamheid van ouderen en personen met een beperking (inclusieve samenleving).

Op regionale schaal is een sterk netwerk van openbaar vervoer gewenst. De fiets en de auto (ketenmobiliteit) spelen eveneens een belangrijke rol voor het gebruik van het openbaar vervoer. Immers het regionale openbaar vervoer kan niet voor iedereen tot bij de voordeur komen. Op regionaal niveau, vooral voor het woon-werkverkeer, is een concurrerende reistijd nodig van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto.

Voor het (vracht)autoverkeer in en rond de stad is de Buitenring de slagader. De Buitenring is essentieel voor de bereikbaarheid maar ook voor de leefbaarheid en het fietsklimaat. Door het autoverkeer te bundelen op de Buitenring is er elders minder verkeersoverlast en meer ruimte voor de fietser. Een goede verkeersafwikkeling op de Buitenring blijft nodig. Een grootschalige uitbreiding is, zonder de structuur en kwaliteit van de stad aan te tasten, niet meer mogelijk. Wel kunnen we de Buitenring nog beter benutten door de kruispunten zo efficiënt mogelijk in te richten en te regelen, de inzet van verkeersmanagement op routes, gemotoriseerd verkeer en kruisend fietsverkeer te ontmengen door de aanleg van fietstunnels of -bruggen en mobiliteitsmanagement (werkgeversaanpak: stimuleren fietsgebruik en spreiden van de spitsbelasting).

6.3 Balans tussen mobiliteit en omgeving

Mobiliteit heeft omgevingseffecten (milieueffecten, ruimtebeslag, barrières, veiligheid). Mobiliteit en omgevingskwaliteit kunnen op gespannen voet met elkaar staan, maar het is niet het één of het ander, het is én-én. De wijze waarop wij de juiste balans vinden, verschilt per type gebied.

In de woonwijken is de kwaliteit van de woonomgeving (leefbaarheid: veilig, geen verkeers- en parkeeroverlast) essentieel. De woonwijken zijn niet bedoeld voor doorgaande gemotoriseerd verkeer. De toegankelijkheid voor het gemotoriseerd verkeer en de positie van het langzame verkeer zijn het belangrijkste in combinatie met groenvoorzieningen en 'bewegingsvrijheid'. De 'waarde' van een woning wordt voor 50% bepaald door de woning zelf en voor 50% door andere factoren zoals: de kwaliteit van de openbare ruimte, het aanbod van voorzieningen, de bereikbaarheid (auto, fiets, openbaar vervoer), de veiligheid.

ruimte en veiligheid voor de fietsers nodig. De Buitenring heeft voor het autoverkeer een doorstroomfunctie en is essentieel voor de bereikbaarheid van het economische verkeer. De verkeersfunctie is nummer één maar wel binnen de randvoorwaarden van oversteekbaarheid, veiligheid en het beperken van de omgevingsoverlast. Vanaf de Buitenring voeren stadslanen het verkeer naar de wijken en het centrumgebied. Op deze lanen wordt een balans gezocht tussen doorstroming, leefbaarheid, oversteekbaarheid en veiligheid.

Het centrumgebied (binnenstad, schilwijken en de spoorzone) heeft bijzondere kwaliteiten en is van economisch belang. In de autoluwe binnenstad staan het verblijven, ontmoeten en beleven op nummer één. Je moet er wel goed kunnen komen. De nadruk voor het gemotoriseerd verkeer ligt op het bestemmingsverkeer. Wij willen daar geen doorgaand gemotoriseerd dat dwars door de stad rijdt en dat beter van de Buitenring gebruik had kunnen maken. Het voorkomen van doorgaand gemotoriseerd verkeer draagt bij aan het verhogen van de bereikbaarheid voor het bestemmingsverkeer. In verband met de te verwachten en gewenste groei van het fietsverkeer is meer

Stadsgesprek:
binnensteden worden eventsteden, houd het aantrekkelijk

6.4 Duurzame mobiliteit noodzakelijk

Klimaatverandering en energietransitie vormen een wereld-vraagstuk dat uitsluitend opgelost kan worden als iedereen zijn steentje bijdraagt. Het klimaatakkoord (Parijs, 2015) betekent dat ook voor het mobiliteitssysteem een transformatie nodig is: het moet schoner en zuiniger en wij gaan meer duurzame energie gebruiken. De duurzame stad heeft de toekomst. Minder emissies van PM10 (fijn stof) en NOx leiden tot een schonere en gezondere leefomgeving. Dit betaalt zich tevens uit in economische winst (minder arbeidsverzuim en lagere zorgkosten) en meer welzijn.

De fiets is het duurzame vervoermiddel ‘avant la lettre’. In Zwolle wordt al veel gefietst. Wij willen het gebruik van de fiets verder vergroten door een uitstekend fietsklimaat te bieden. Voor een uitstekend fietsklimaat is het nodig dat wij ruimte maken voor de fietser. Doordat de ‘speelruimte’ beperkt is, zijn hier en daar principiële keuzes en slimme oplossingen noodzakelijk. Als de fiets veilig, sneller en gemakkelijker is dan de auto, neemt de aantrekkelijkheid om te fietsen toe. Als gemeente spelen wij een rol in de samenwerking en regelgeving op het gebied van zero emissie logistiek, openbaar vervoer en de mogelijkheden voor het opladen van elektrische voertuigen. Duurzame mobiliteit moet voordelen opleveren voor de reiziger. Hiervoor zijn strategische keuzes nodig zijn om het mobiliteits-systeem meer in die richting om te buigen: aantrekkelijke fiets-verbindingen in stad en regio, regionaal openbaar vervoer dat in de spits qua reistijd en betrouwbaarheid kan concurreren met de auto, faciliteiten voor schoon vervoer en regelgeving voor vervuילend vervoer.

Meer gebruikmaken van de fiets, het openbaar vervoer, het aanschaffen van een zuinigere of schonere auto, het vaker laten staan van de auto, gebruikmaken van een deelauto, betekent al-

tijd het doorbreken van gewoontegedrag. Dat geldt ook voor het goederenvervoer. Bij duurzame mobiliteit gaat het dan ook om een omslag in het denken en doen van beleidsmakers, burgers en het bedrijfsleven. Consumenten bewegen gemakkelijker mee als er keuzemogelijkheden en flexibiliteit mogelijk zijn. Nieuwe mobiliteitsproducten en –diensten mogen geen extra nadelen opleveren maar juist voordelen. Een financieel voordeel, zowel voor bewoners als bedrijven, is altijd een sterke prikkel. Alleen als actoren het (persoonlijk) nut inzien van gedragsverandering (kennen en begrijpen), in staat zijn om dit te effectueren (kunnen) en hiertoe ook daadwerkelijk bereid zijn (willen), is de kans groot dat de gedragsverandering ook daadwerkelijk blijvend optreedt.

Prikkels tot gedragsverandering zijn:

- Een verlaging van de kosten.
- Het vergroten van het gemak.
- Een betere gezondheid.
- Het imago dat ontleend kan worden aan bepaald gedrag of gebruik van een vervoermiddel.
- En niet te vergeten: het moet gewoon leuk zijn!

Stadsgesprek:
kies voor de fiets

6.5 Samen, van participatie naar partnership

Eigen kracht en eigen verantwoordelijkheid van inwoners en bedrijven is een uitgangspunt. De overheid is niet meer de speler die alles bepaalt en organiseert maar één van de spelers in het veld. Vraagstukken op het gebied van mobiliteit worden al snel bij de overheid neergelegd terwijl de burger of ondernemer mogelijk door het wijzigen van het eigen gedrag de sleutel tot de oplossing heeft. Daarom is het handig om in de Mobiliteitsvisie te definiëren wanneer de gemeente zich (mede) verantwoordelijk beschouwt en wanneer niet.

Mobiliteitsbeleid en mobiliteitsoplossingen vergen samenwerking met ondernemers, overheden en onderwijs. Dit geldt vooral voor benutten, slimme mobiliteit en het wijzigen van het mobiliteitsgedrag. De gemeente heeft uiteraard haar verantwoordelijkheden en rol, maar samen is meer en sneller te bereiken.

Wij onderscheiden voor de gemeente diverse rollen: reguleren (regelgeving en handhaving), coördineren, stimuleren, faciliteren en activeren. Het accent verschuift naar het mobiliseren van de kracht en de kennis uit de samenleving en het bedrijfsleven (innovatief burgerschap). Een vroegtijdige betrokkenheid maakt het mogelijk om voorstellen te ontwikkelen waar partijen zich

aan conformeren en waaraan zij mede uitwerking kunnen en willen gaan geven. En dat is belangrijk, immers de overheid kan het niet alleen. Daarom willen we creatieve marktpartijen, ondernemers en organisaties uitdagen en stimuleren om met slimme oplossingen te komen. We willen doorgaan met de goede ervaringen met het programma Beter Benutten.

Daarnaast werken wij uiteraard samen met de rijksoverheid, de provincie en de regio op het vlak van afstemmen en financieren van het mobiliteitsbeleid. Mobiliteit beperkt zich immers niet tot de gemeentegrenzen. Regionale vraagstukken moeten wij dan ook samen aanpakken. Dat betekent dat onze investeringsagenda's op elkaar afgestemd moeten zijn.

6.6 Slimme mobiliteit biedt extra kansen

In een stad met een historische kern zoals Zwolle is het een opgave om het verkeer in goede banen te leiden. Wij moeten efficiënt met de beperkte ruimte omgaan en slim investeren om de stad gezond en in beweging te houden. Technologische ontwikkelingen en innovatieve oplossingen bieden nieuwe kansen. Met het investeren in mobiliteit en bereikbaarheid is veel geld gemoeid. Dat dwingt ons tot keuzes en slim investeren. De technologische ontwikkeling geeft nieuwe kansen om efficiënte en betaalbare oplossingen te realiseren. Denk bijvoorbeeld aan het succes van de elektrische fiets, waardoor het gemakkelijker wordt om de auto eens te laten staan. Digitalisering biedt tal van kansen die wij tot voor kort niet eens voor mogelijk hadden gehouden! Zo zal het niet heel lang meer duren voordat de parkeerautomaten uit het straatbeeld verdwenen zijn. En snelheidsbeheersing vanuit het voertuig maken mogelijk drempels en handhaving overbodig. Wij willen voorop lopen in nieuwe toepassingen die gericht zijn op het vergroten van de bereikbaarheid, het gemak voor onze bezoekers, efficiëntie (beperken ruimtegebruik en betaalbare oplossingen). Innovatie, experimenten en pilots zetten Zwolle op de kaart en dragen bij aan onze PR.

Het stimuleren en verleiden tot de meest gewenste keuzes vergt inzicht in het keuzeprocess (succesfactoren) en het ontwikkelen van creatieve oplossingen. Zo heeft bijvoorbeeld het spreiden van aanvangstijden van onderwijsinstellingen een groter effect dan het bouwen van infrastructuur en het inzetten van extra openbaar vervoer. En het is goedkoper en sneller te realiseren.

Een nieuwe fietsverbinding leidt niet automatisch tot nieuwe fietsers. Marketing, communicatie of financiële prikkels (door werkgevers) voor doelgroepen zijn vrijwel zeker ook nodig om meer mensen te bewegen om te gaan fietsen.

Ruimtegebruik en mobiliteit zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Wij kunnen het ruimtebeslag voor mobiliteit slim beperken door:

- Gebruik te maken van de concentrische stad: verdichten en voorzieningen, wonen en werken bij het openbaar vervoer en fietscorridors.
- Ruimte te maken voor verkeersdeelnemers die per deelnemer weinig ruimte vragen. Onze stad is een echte fietsstad. Zoals wij de Buitenring hebben voor het autoverkeer, bieden wij ook een hoofdstructuur voor fietsers met een hoge kwaliteit. En ook de voetganger, inclusief de personen met een beperking, verdient meer aandacht.
- Parkeerbeleid, mobiliteitsbeleid en ruimtelijke beleid sterker te integreren: parkeervoorzieningen benutten, niet bouwen voor uitsluitend de piekmomenten en parkeereisen (omgevingsvergunning) af te stemmen op het bereikbaarheidsprofiel van een gebied.
- Het toepassen van slow=snel: zorgen dat de fiets binnen de stad kan concurreren met de auto wat betreft reistijd van deur tot deur, wat al vaak nu al het geval is. Daarnaast leidt het verlagen van de maximum snelheid van de auto in bepaalde gebieden juist tot een betere doorstroming (bijvoorbeeld minder verkeerslichten) en meer verkeersveiligheid.
- Nieuwe communicatietechnieken maken het mogelijk om meer gegevens in te winnen en uit te wisselen. Deze gegevens

kunnen worden ingezet om ontwikkelingen trends zichtbaar te maken, betere beleidsafwegingen te maken en om de kwaliteit van het verkeerssysteem (doorstroming, leefbaarheid, oversteekbaarheid) zichtbaar te maken. Tevens is het mogelijk om logistieke planning beter af te stemmen op de actuele capaciteit en doorstroming. Dit leidt tot meer efficiëntie en benutting zowel voor ondernemers als voor de gemeente.

- ‘Slim’ betekent: verdichten, keuzes kunnen maken (fiets, openbaar vervoer), mobiliteitsmanagement (beïnvloeden mobiliteitsgedrag op tijdstip, route en vervoerwijze), verkeersmanagement (optimale afwikkeling), monitoring, innovaties omarmen, durven experimenteren, zoeken naar en verleiden tot samenwerking.

7. De investerings- en samenwerkingsagenda

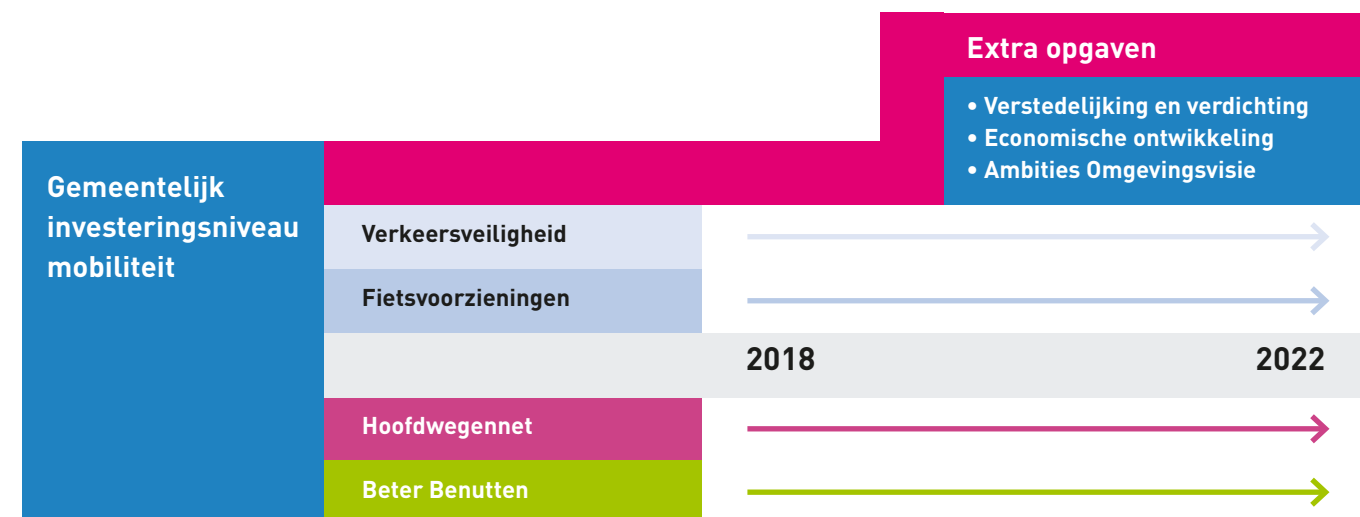
We staan op het gebied van mobiliteit voor een systeemverandering door de groei van de stad, een schaa sprong van ons centrumgebied, ambities en transities.

De afgelopen jaren is er door de gemeente Zwolle ongeveer gemiddeld 4 miljoen euro per jaar geïnvesteerd (exclusief parkeren en stallen). Dit niveau zullen wij de komende jaren moeten behouden en waarschijnlijk vergroten aangevuld met cofinanciering door andere overheden. De omvang van de benodigde investeringen is mede afhankelijk van het tempo van verdichting, de economische groei, de mate en tempo waarin wij onze ambities willen waarmaken. Wat betreft de verdichting en verstedelijking ontbreekt thans, in tegenstelling tot de klassieke uitleggebieden, een fonds voor stedelijke investeringen in infrastructuur en bereikbaarheid. Tevens vraagt de programmering van de investeringen afstemming met onderhoud, beheer en (gebieds)ontwikkeling. Dat is nodig om de middelen efficiënt in te zetten.

We willen blijven investeren in het toekomstvast maken van ons mobiliteitssysteem. De Mobiliteitsagenda wordt zo ingericht, dat investeren in mobiliteit meerwaarde biedt voor onze integrale stedelijke opgaven op het gebied van verdichting, economie, gezondheid, klimaat en duurzaamheid. En investeren in de fiets is tevens een investering in de bereikbaarheid voor het autoverkeer. Tevens is onze agenda een fundament voor cofinanciering en samenwerking.



figuur 7.1 Gemeentelijk investeringsniveau mobiliteit



figuur 7.2 Investeringsclusters

Investeringscluster	Ook positief effect op of nodig voor
Autoverkeer: benutten en verbeteren afwikkeling kruispunten, fietstunnels en verkeersmanagement (inclusief lopende projecten N34 en N35)	Fietskwaliteit en fietsgebruik Kwaliteit van de stad Verstedelijking en economie
Kwaliteit en capaciteit fietsnetwerk	Afwikkeling Buitenring Gezondheid Kwaliteit van de stad Verstedelijking Klimaat en duurzaamheid
Verkeersmanagement en Mobiliteitsmanagement (Beter Benutten en Slim en Duurzaam)	Toename fietsgebruik en openbaar vervoer Afwikkeling Buitenring Verstedelijking Klimaat en duurzaamheid
Stallingsvoorzieningen fiets (bewoners, bezoekers, werknemers), centrumgebied, zuidzijde station	Duurzaamheid en gezondheid
Verkeersveiligheid: aanpak onveilige locaties, routes, erftoegangswegen, speerpunten	Fietskwaliteit en fietsgebruik
Toegankelijkheid, looproutes, bewegen	Gezondheid Maatschappelijke participatie
Duurzame mobiliteit	Gezondheid Kwaliteit van de stad Klimaat
Parkeren centrumgebied (bezoekers, herontwikkeling, parkeervrije straten, verdichting, parkeren+OV)	Gastvrijheid Kwaliteit openbare ruimte Verdichting Economie
Afstemming met agenda's van provincie, Rijk en regio (A28, openbaar vervoer, slimme mobiliteit)	Divers
Onderzoek en monitoring	Divers

