



bruist

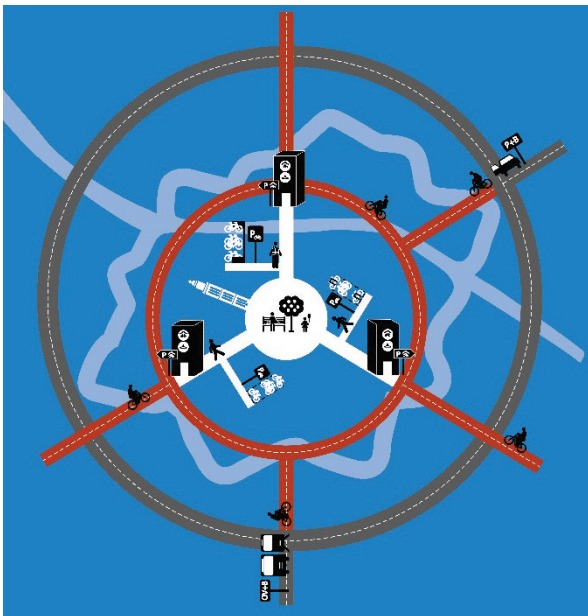
Zwolle

Verkenning
Fietsparkeren Binnenstad 2030

SAMENVATTING

Zwolle wil een gastvrije stad zijn. Voor de binnenstad moet zich dat gaan vertalen in uitstekende bereikbaarheid en aantrekkelijke voorzieningen en openbare ruimte. Aan beide ambities levert het frequente gebruik van de fiets een positieve bijdrage.

Nergens ter wereld wordt zoveel gefietst als in Zwolle. Zwolle mag zich dan ook terecht “wereldfietsstad” noemen. Het succes van het stimulerende fietsbeleid heeft echter ook een keerzijde. Er komen inmiddels zoveel mensen op de fiets naar de stad dat diezelfde fietsen de binnenstad dreigen te verstikken. Vooral de stilstaande fiets vormt meer en meer een obstakel, zowel letterlijk als figuurlijk. Een goede visie op fietsparkeren helpt niet alleen problemen voorkomen, maar de ruimtelijke ontwikkeling sturen naar de beoogde gastvrije binnenstad.



Figuur 1 Schematische ruimtelijke structuur

Die sturing kan gegeven worden door gemotoriseerd verkeer aan de rand van de binnenstad te bedienen met ruime en comfortabele parkeergarages en gebruikersvriendelijke bushaltes. Fietzers kunnen verder doorgaan de binnenstad in. Daar worden zij uitnodigend opgevangen in inpandige, bewaakte stallingen, met extra voorzieningen voor een prettig verblijf in de stad. In aanvulling op de bewaakte stallingen wordt voorzien in kleine clusters onbewaakte fietsparkeerplaatsen.

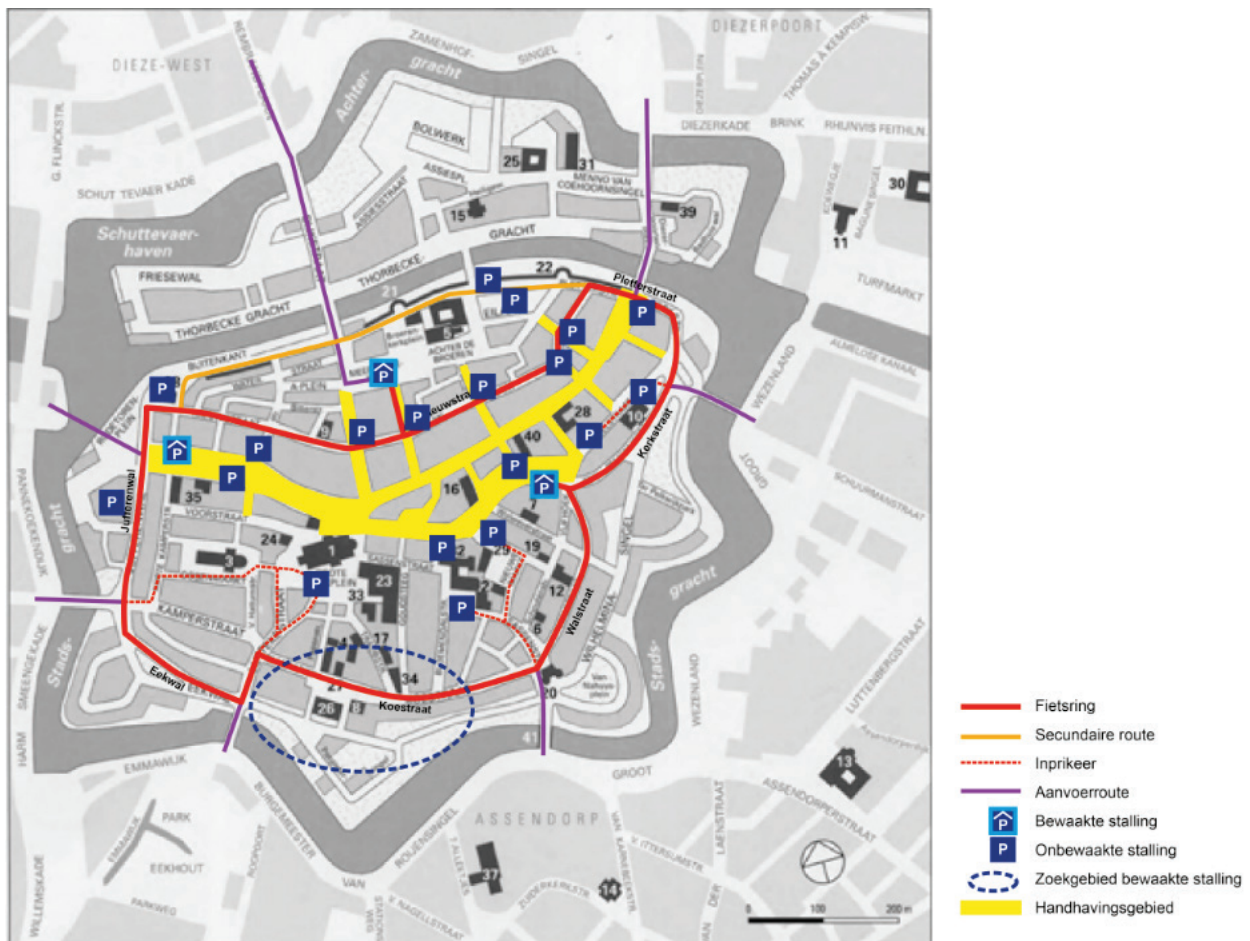
Voor wie verder wil fietsen, bijvoorbeeld naar één van de andere stallingen, biedt de fietsring de mogelijkheid. Op de fietsring is het aangenaam fietsen in de context die de sfeer van de binnenstad bepaalt.

Dit systeem van inpandige bewaakte en onbewaakte stallingen, onderling verbonden door een fietsring vormt de kern van de Zwolse visie op fietsparkeren in de binnenstad.

Als we dit principe voor de fietsers vertalen naar de Zwolse werkelijkheid dan zou het er uit kunnen zien als in het volgende kaartje (figuur 2).

De bewaakte stallingen worden aantrekkelijk gemaakt door de strategische ligging en door de ruime en hoogwaardige voorzieningen. Hierbij horen onder andere uitgebreide openingstijden en extra services, zoals combinatie met stadsgarderobes. De bewaakte stalling is een specifieke soort mobipunt voor de Binnenstad, zoals ook parkeergarages..

Doordat de maatschappij steeds dynamischer wordt is ook de flexibiliteit van het systeem een belangrijke succesfactor. De COVID-19 crisis bewijst ook dat het soms nodig is om snel de benodigde maatregelen te nemen. De vermelde maatregelen moeten dan ook gezien worden als een soort van “gereedchapskist” van mogelijke maatregelen. Met behulp van bijvoorbeeld fietsvlonders worden autoparkeerplaatsen tijdelijk omgevormd tot fietsparkeerplaatsen, gedurende bepaalde periodes van het jaar of tijdens evenementen.



Figuur 2 Mogelijke toepassing ruimtelijke structuur in Zwolle

Op gestructureerde wijze wordt naar dit eindbeeld toegewerkt.

De volgende bouwstenen worden hierbij onderscheiden

1. **Bouwsteen snel meer kwaliteit:** dit zijn maatregelen en acties die relatief snel te realiseren zijn en geen grote investeringen vergen
2. **Bouwsteen structurele kwaliteit:** dit zijn maatregelen die een langere voorbereidingstijd vergen omdat ze ingrijpender zijn en veelal grotere investeringen vergen.
3. **Bouwsteen ruimtelijke integratie.** Dit zijn maatregelen die integraal deel uitmaken van de strategische visie voor de Binnenstad.

Het totale pakket aan maatregelen en acties betreft:

- Hardware: voorzieningen in de fysieke ruimte
- Software: gedrags-beïnvloedende interventies (promotie, handhaving, beheer)
- Orgware: samenwerking en onderlinge afstemming tussen stakeholders.

Zodoende draagt fietsparkeren bij aan een vitale en veilige leefomgeving. Het is daarom een belangrijke bouwsteen voor de omgevingsvisie van Zwolle. De hiervoor benodigde investeringsaanvraag zal inzichtelijk worden gemaakt in een voortschrijdend (jaarlijks) uitvoeringsprogramma.

Figuur 3 geeft een impressie van de drager van het binnenstedelijk fietsparkeersysteem namelijk de verbindende fietsring.



Figuur 3 Fietsring: Nieuwstraat ingericht als fietsstraat

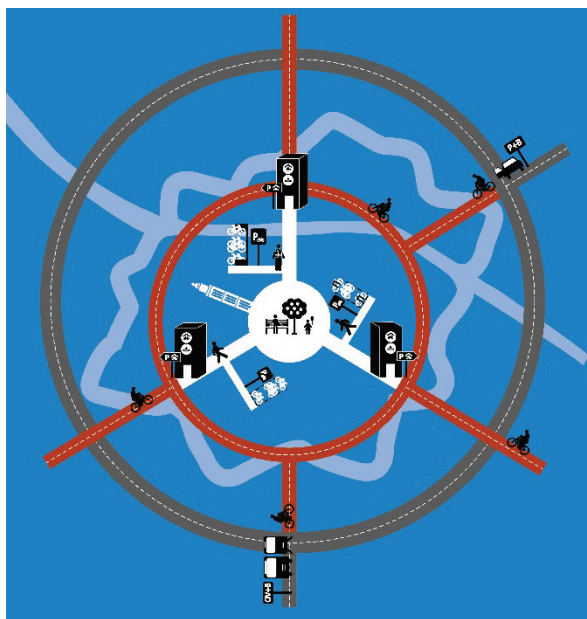
1.1 Fietsen en fietsparkeren als drager van de ruimtelijke en sociale structuur

Gegeven de ambitie om de Zwolse binnenstad te transformeren naar een gastvrije binnenstad, waar ontmoeten en beleven de centrale waarden zijn, groeit het inzicht dat de openbare ruimte in de binnenstad te schaars en te kostbaar is om alle vormen van vervoer onbeperkt te faciliteren. Vooral vormen van vervoer die relatief veel van die schaarse ruimte nodig hebben, door hun omvang en hun snelheid, kunnen wat minder makkelijk en minder ver doordringen in het stadshart. Daar komt bij dat de noodzaak en behoefte om met de auto en andere snelle vormen van vervoer tot in het hart van de stad door te dringen vervaagt, naar mate het verblijfsklimaat veraangenaamd, zodat het prettiger wordt om je met een snelheid op menselijke maat door de binnenstad te bewegen. Zodat je de stad met zijn bezienswaardigheden, evenementen en spontane gebeurtenissen daadwerkelijk kunt beleven en elkaar écht kunt ontmoeten.

Met de fiets kun je verder de binnenstad in dan met de auto, zonder de ontmoeting en beleving van andere binnenstadsbezoekers te hinderen. Als fietser beleef je de stad en ontmoet je haar bezoekers al in hoge mate. Als je dan, aan het einde van je rit, je fiets op een comfortabele en veilige manier kunt stallen om vervolgens als voetganger tot in het hart van de stad door te dringen, hinder je de voetgangers niet, noch fietsend, noch stallend.

Met de actieradius van de fiets, die de hele stad bestrijkt en met elektrische ondersteuning ook de omringende dorpen, kan de stad zodoende haar burgers optimale bereikbaarheid van de binnenstad bieden, en tegelijkertijd maximaal ruimte vrijspelen om de gastvrije ambitie in te vullen. Het is dan wel zaak dat de fietser niet alleen de binnenstad snel, comfortabel en veilig kan bereiken, maar dat hij zijn fiets daar ook snel, comfortabel en veilig kan stallen. Of anders gesteld: Gastvrij fietsparkeren is een voorwaarde om de ambitie van een gastvrije binnenstad waar te maken. Goede bereikbaarheid van de binnenstad en de stallingsvoorzieningen is onlosmakelijk verbonden aan het gastvrije karakter van het binnenstedelijk fietsparkeren.

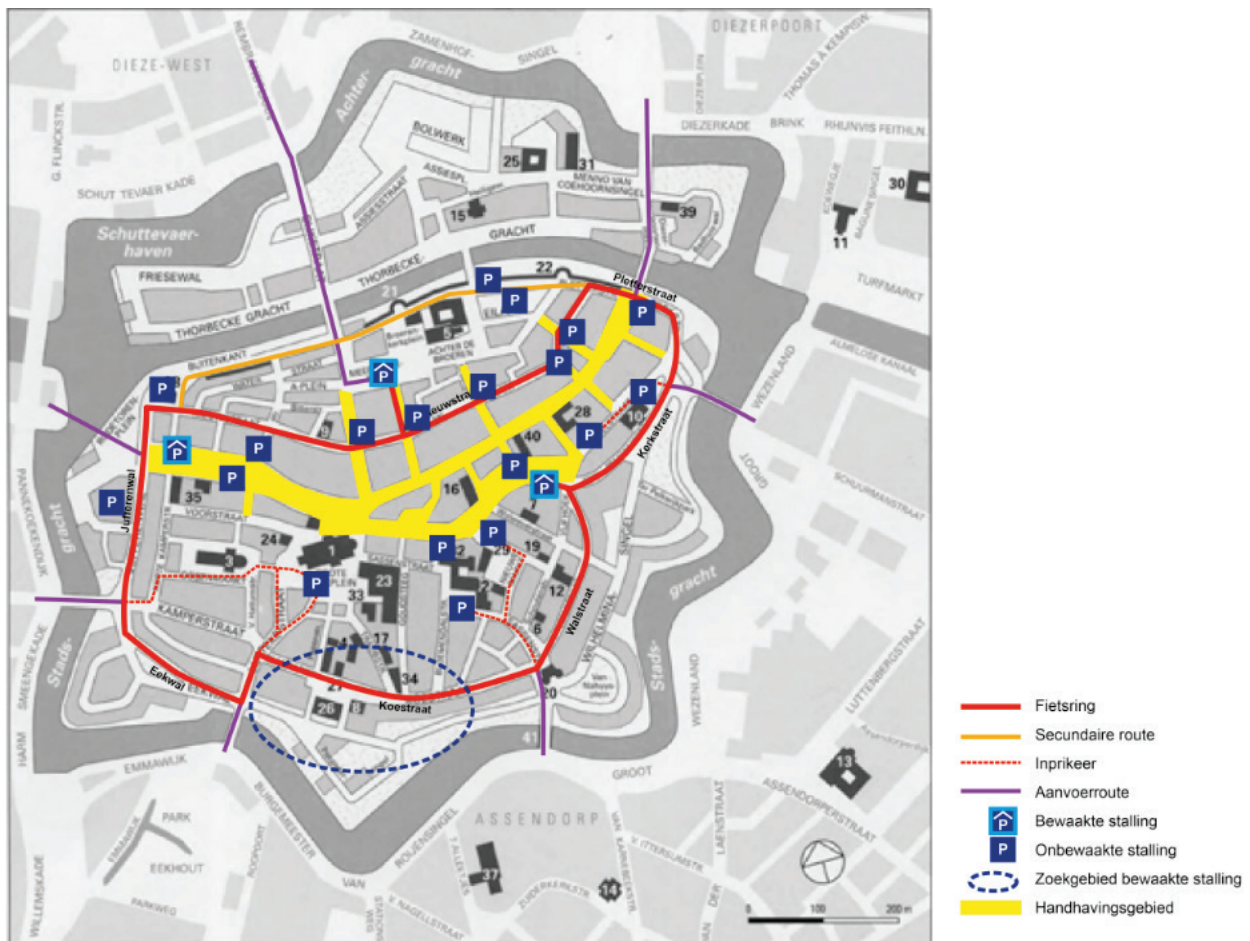
Voor Zwolle ziet dat er schematisch uit als in het figuur hiernaast. Gemotoriseerd verkeer kan de stad bereiken en wordt aan de rand bediend met ruime en comfortabele parkeergarages en gebruikersvriendelijke bushaltes. Fietzers kunnen via de aanvoerroutes uit de diverse wijken en windrichtingen verder doorgaan, over één van de bruggen de binnenstad in. Daar worden zij uitnodigend opgevangen in inpandige, bewaakte stallingen, met allerlei extra voorzieningen om het verblijf in de stad te vergemakkelijken en te veraangename. Na het stallen van de fiets loop je aan de andere kant de stalling uit en kom je als voetganger meteen in het hart van de stad met de winkels en horeca. In aanvulling op de bewaakte stallingen wordt op strategische locaties voorzien in kleine clusters onbewaakte fietsparkeerplaatsen met aanbindgelegenheid.



Figuur 3: Schematische ruimtelijke structuur

Voor wie bij de bewaakte stalling verder wil fietsen, bijvoorbeeld naar één van de andere stallingen, al dan niet bewaakt, biedt de fietsring de mogelijkheid. Op de fietsring is het, met aangepaste snelheid, aangenaam fietsen in de stedelijke context die de sfeer van de binnenstad bepaalt.

Dit systeem van inpandige bewaakte stallingen, aangevuld met clusters onbewaakte fietsparkeerplaatsen en onderling verbonden door een fietsring vormt de kern van de Zwolse visie op fietsparkeren in de binnenstad. Als we dit principe voor de fietsers vertalen naar de Zwolse werkelijkheid dan zou het er uit kunnen zien als in het volgende kaartje.



2 Toekomstbeeld fietsparkeren

2.1 Mogelijke bouwstenen gastvrij fietsparkeren

Er is een analyse van sterktes en zwakte en kansen en bedreigingen van het fietsparkeren in Zwolle samen met belanghebbenden uitgevoerd. De uitkomsten hiervan zijn als bijlage bijgevoegd. Dit is de basis geweest voor het toekomstbeeld en mogelijke bouwstenen voor gastvrij fietsparkeren. Een gastvrij systeem voor het parkeren van fietsen in de binnenstad is een belangrijke, zo niet bepalende factor om de ambitie van een gastvrije binnenstad succesvol waar te kunnen maken. Die gastvrijheid moet doordringen in alle haarvaten van het systeem. Daarvoor is een integrale benadering nodig van infrastructurele maatregelen, promotionele acties en een efficiënte, breed gedragen organisatie. Het systeem en de benadering zijn gestoeld op doelgerichte bouwstenen:

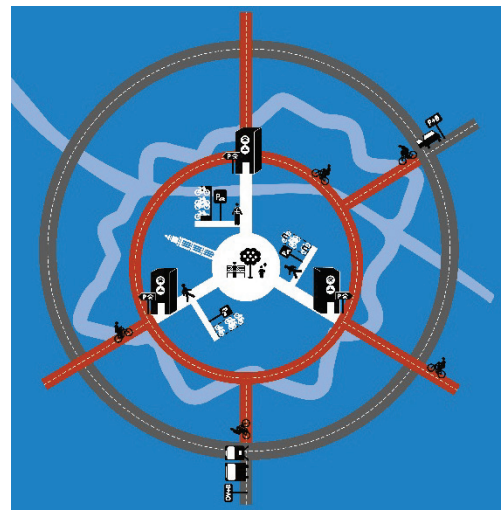
- 1 **Gastvrije binnenstad:** goede bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen en hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit, die recht doet aan de specifieke kenmerken van de locatie.
- 2 **Autoluwe binnenstad:** verdergaande afname van rijdend en stilstaand autoverkeer in de binnenstad, ten faveure van andere functies en toegevoegde kwalitatieve waarde van de openbare ruimte.
- 3 **Fiets als alternatief voor de auto:** bereikbaarheid garanderen met parkeergarages op loopafstand en de fiets als aantrekkelijk alternatief, al dan niet in combinatie met openbaar vervoer.
- 4 **Efficiënt ruimtegebruik:** ruimte voor de fiets in plaats van de auto spaart ruimte, voor het verbeteren van de kwaliteit van de binnenstad. Dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen spaart extra ruimte.
- 5 **Diefstalpreventie:** veilige stallingen (bewaakt of met aanbindmogelijkheden) voorkomt diefstal van de steeds luxere en duurdere (elektrische) fietsen, waarmee mensen de binnenstad bezoeken.
- 6 **Betrouwbaar fietsparkeren:** zeker weten dat er plaats is voor je fiets in de stalling naar keuze, een goed parkeerverwijssysteem en heldere informatievoorziening doet mensen eerder besluiten om met de fiets naar de stad te gaan.
- 7 **Gemakkelijk en comfortabel fietsparkeren:** Eenvoudig bereikbaar en vindbaar, zo dicht mogelijk bij de bestemming, met aanvullende service; voor optimaal gebruik van de stallingen.
- 8 **Een goed verhaal:** een eenvoudig, goed verhaal waarmee het gewenste fietsparkeergedrag gepromoot wordt.
- 9 **Verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte:** handhaving van het fietsparkeergedrag wordt, in aanvulling op de voorzieningen en fysieke ingrepen in de ruimte, begrepen en geaccepteerd.

2.2 De stip op de horizon

Waar werken we idealiter naar toe?

Naar een zeer goed bereikbare binnenstad per fiets. Men kan de stad zo snel, gemakkelijk en comfortabel bereiken, dat de Zwollenaar zich wel twee keer bedenkt voor hij NIET op de fiets naar de stad gaat. En naar de stad gaan wil hij, want daar is heel veel te zien en te beleven. Daar is alle ruimte voor. De ruimtelijke structuur, schematisch weergegeven in de figuur hiernaast, hebben we al eerder gepresenteerd.

We schetsen het beeld van Joris en Tiny, de Zwollenaren die anno 2030 vanuit Schelle naar de binnenstad gaan om te



winkelen en de boekenmarkt te bezoeken en daarna een terrasje te pikken op de Melkmarkt.

Joris en Tiny halen hun fietsen uit de schuur. Ze denken niet na welk vervoermiddel ze zullen kiezen: De fiets is snel en comfortabel; daar kan geen auto of bus tegenop. Ze checken wel even de Zwolle-reis-app, om te zien waar ze het beste hun fiets kunnen stallen. De stalling Gasthuisplein, die ze normaal gesproken gebruiken, wordt afgeraden door de app, omdat op de route ernaartoe rioleringswerkzaamheden bezig zijn. Ze worden verwezen naar de Goudsteeg stalling. Omdat ze die niet zo goed kennen zet Tiny de navigatie aan.

De route naar de stad voert bijna volledig over brede, glad-geasfalteerde fietspaden. Een deel voert door een fietsstraat, die duidelijk is ingericht om grote groepen fietsers met voorrang te laten passeren. Automobilisten zijn er te gast. Joris en Tiny merken nauwelijks dat ze maar twee fietsers zijn in een groot peloton.

Bij de binnenstad aangekomen wijst de app ze keurig de weg naar de Goudsteeg. Niet naar de Gasthuisplein stalling, maar linksaf, de fietsring op. Op de fietsring is het al even genoeglijk fietsen. Weliswaar is het wegdek wat minder vlak, want in de stijl van de binnenstad verhard met klinkers. En ze moeten wat rustiger aan fietsen omdat het er druk is met andere fietsers, voetgangers en kleinschalige, elektrisch aangedreven voertuigen die de winkels bevoorraden en pakketten bezorgen. Ze zijn tenslotte in de binnenstad, dat zie je, dat voel je, dat merk je aan alles.

Het is dat de Goudsteeg stalling zo'n opvallend ontwerp is, anders zouden Joris en Tiny nauwelijks merken dat ze de stalling binnen fietsten. Het fietspad voert hen als vanzelf de stalling in. In één oogopslag zien ze waar nog plaatsen vrij zijn tussen de vele fietsen die aan weerskanten van de centrale corridor in dubbellaags rekken geparkeerd staan.

Na het stallen bevestigen ze in de app de locatie van hun fietsen. Zo kunnen ze, als ze naar huis willen, niet alleen de Goudsteeg stalling gemakkelijk terugvinden, maar precies het rek waarin zij hun fiets gestald hebben. Bij de servicebalie lenen ze nog een paraplu, want het dreigt later vandaag wat te gaan regenen. Joris bedenkt dat hij zijn fototoestel toch eigenlijk niet mee wil sjouwen en besluit die achter te laten in een kluisje.

Figuur 5: Schematische ruimtelijke structuur

Als ze de stalling aan de achterkant verlaten bevinden ze zich direct in het voetgangersdomein waar het eerste terras meteen lonkt. Maar nee, ze hadden afgesproken eerst te gaan winkelen en snuffelen op de boekenmarkt. Ze kijken nog één keer om en bewonderen de stalling, die qua schaal en bouwstijl mooi integreert in de omgeving en met zijn verticale tuin aan de gevel de stad een groen aanzien geeft en een bijdrage levert aan de bestrijding van hittestress. De zonnepanelen op het dak leveren de benodigde energie voor verlichting en verwarming van de stalling.

2.3 Mogelijke bouwstenen voor de uitvoering

De ambitie is groot, de lat ligt hoog. Daarom is het van belang om vroegtijdig met de voorbereiding en implementatie van maatregelen, acties en studies waarmee het fietsparkeren in de Zwolse binnenstad naar het gewenste niveau getild wordt aan de slag te gaan.

We maken hierbij onderscheid in de volgende bouwstenen voor de uitvoering:

4. Bouwsteen snel meer kwaliteit: dit zijn maatregelen en acties die relatief snel te realiseren zijn en geen grote investeringen vergen
5. Bouwsteen structurele kwaliteit: dit zijn maatregelen die een langere voorbereidingstijd vergen omdat ze ingrijpender zijn en veelal grotere investeringen vergen.
6. Bouwsteen ruimtelijke integratie. Dit zijn maatregelen die integraal deel uitmaken van de strategische visie voor de Binnenstad..

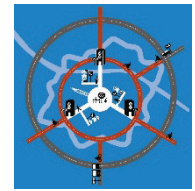
De voorgestelde maatregelen zijn een mix van maatregelen en actie die betrekking hebben op (infrastructurele) voorzieningen in de fysieke ruimte (hardware), gedragsbeïnvloeding door acties op het gebied van promotie, handhaving en beheer (software) en samenwerking en onderlinge afstemming van acties en maatregelen door de diverse stakeholders (orgware).

De uiteindelijke prioritering en planning zal onderdeel gaan uitmaken van de dynamische mobiliteitsagenda.

Relevante stakeholders zijn, naast gemeentelijke diensten (beleid, beheer, handhaving) onder andere (vertegenwoordigers van) ondernemers, winkeliers, horeca, bewoners en projectontwikkelaars en de Fietsersbond.

Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen kenmerken zich door onzekerheid. Van ontwikkelingen die gepland zijn of in studie is het vaak onbekend of ze uiteindelijk gerealiseerd worden, in welke vorm en wanneer. Fietsparkeren is geen sturend element in deze ontwikkelingen. Andersom is voor een succesvol fietsparkeerbeleid nauwe aansluiting bij de ontwikkeling van groot belang. Het is de kunst om in een zo vroeg mogelijk stadium van planvorming betrokken te zijn bij studie en gedachtenvorming over de ontwikkelingen en mee te praten over mogelijkheden om met het fietsparkeren bij die ontwikkelingen aan te sluiten: Hoe kan de ontwikkeling bijdragen aan kwalitatief hoogwaardig fietsparkeren in de Zwolse binnenstad? En hoe kunnen de fietsparkeervoorzieningen de doelstellingen van de nieuwe ontwikkeling versterken? Met andere woorden, op korte en middellange termijn zijn activiteiten nodig om op lange termijn het fietsparkeren succesvol te kunnen integreren in de stedelijke ontwikkeling. De zoektocht naar de meest geschikte organisatorische inbedding van het binnenstedelijk fietsparkeren in de bestaande institutionele setting van de gemeentelijke organisatie en in de relevante samenwerkingsverbanden met stakeholders verdient daarom prioriteit.

De binnenstad van Zwolle is dynamisch. Dat geldt ook voor de ontwikkeling van het fietsparkeren. In dit document is de Zwolse ambitie voor het fietsparkeren in de binnenstad uiteengezet. Zolang het toekomstbeeld als doel voor ogen wordt gehouden en de gekozen en uitgevoerde maatregelen bijdragen aan het bereiken van dat doel, werken de gemeente en haar partners toe naar een gastvrije binnenstad, mede gedragen door gastvrije fietsparkeervoorzieningen.



2.3.1 Snel meer kwaliteit

Dit veelal flexibele maatregelen die in korte tijd kunnen worden gerealiseerd. Het gaat dan veelal om zogenaamde 'no regret' en 'quick win' maatregelen die kunnen worden meegenomen bij andere fysieke werkzaamheden. Deze maatregelen leiden snel tot resultaat en zijn niet beperkend voor eventuele vervolgmaatregelen. Zorgvuldig overleg met alle stakeholders is in deze fase bijzonder belangrijk om het effect van maatregelen te optimaliseren. Veel van de voorgestelde maatregelen op de korte termijn kunnen als pilot worden uitgewerkt. Een aantal kansrijke pilots hebben we gemerkt.

Op de korte termijn kunnen eenvoudige fysieke maatregelen (hardware) worden getroffen:

- Bij vervanging of verplaatsing van fietsparkeerplaatsen hoogwaardiger voorzieningen aanbieden
- Bewaakte fietsenstallingen opnemen in de bewegwijzering
- Geveltuinjes en andere obstakels aanbrengen

Pilot

Parkeerplaatsen voor auto's vervangen door fietsparkeren (bijvoorbeeld met straatvlonders zoals in Rotterdam; zie voorbeeld in figuur 16)

- Bij evenementen autoparkeerplaatsen op maaiveld in de openbare ruimte openstellen voor fietsparkeren
- Seizoensgebonden fietsparkeerplaatsen aanbieden

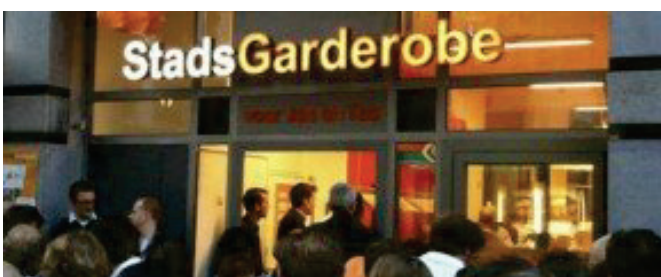


Een fietsvlonder is een tijdelijke voorziening, waarmee een autoparkeerplaats kan worden vervangen door fietsparkeerplaatsen. De voorziening, een (houten) plateau waarop fietsenrekken zijn gemonteerd, kan snel geplaatst en verwijderd worden. Zo kan de schaarse ruimte in de binnenstad flexibel worden gebruikt. In plaats van fietsenstalling kunnen de vlonders ook voor andere (tijdelijke) functies worden ingezet, bijvoorbeeld als terras of stadstuin.

Figuur 6 Fietsvlonder Rotterdam (bron: fietsfan010.nl)

Hardware maatregelen die na studie of onderzoek kunnen worden uitgevoerd zijn:

- Fietsparkeermogelijkheden in het zuidoostelijk deel van de binnenstad



Een stadsgarderobe is een centrale plek in de binnenstad waar bezoekers hun jas en tas veilig kunnen achterlaten gedurende hun verblijf. Ze kunnen er ook hun aankopen in bewaring geven als ze nog iets anders willen doen, bijvoorbeeld wat gaan eten of drinken, of een bioscoopje pakken. Een stadsgarderobe laat zich uitstekend combineren met andere servicevoorzieningen in de binnenstad, zoals de huur van buggy's en paraplu's, of het stallen van fietsen.

Figuur 7 Stadsgarderobe Groningen (bron: jcdecaux.com)

In de sfeer van gedragsbeïnvloeding (software) kunnen de volgende maatregelen worden uitgevoerd:

- Rode lopers voor winkels om routes fietsvrij te houden
- Rode lopers in smalle stegen nabij horecagelegenheden in het uitgangsgebied
- Capaciteit stalling Meerminneplein uitbreiden (hardware) en bekendheid vergroten
- Bezoekers aanspreken op hun fietsparkeergedrag

De partners in de binnenstad kunnen hierin hun eigen verantwoordelijkheid nemen. Onderlinge afstemming optimaliseert het effect van acties en maatregelen (1+1=3).

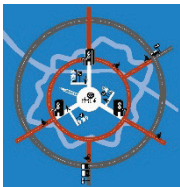
Voor het succesvol inzetten van gedrags-beïnvloedende acties op de middellange en lange termijn is op korte termijn een plan nodig:

- Marketing-en communicatieplan opstellen

Samenwerking tussen stakeholders (orgware) is een continu punt van aandacht, maar kan op korte termijn bijvoorbeeld concreet worden toegepast in de volgende activiteit:

Pilot

Stadsgarderobe en uitbreiding van de openingstijden Gasthuisplein (avondopenstelling en vanaf een half uur vóór winkelopeningstijden)



Met het oog op de dragende structuur van het fietsparkeren, die de kern van de visie vormt en die (ook) op langere termijn het succes van de gastvrije en bereikbare Zwolse binnenstad borgt, wordt op de korte termijn vooral ingezet op de kwalitatieve verbetering van de bewaakte stallingen en de beschikbaarheid daarvan.

2.3.2 Structurele kwaliteit

Deze maatregelen zijn structureel van aard en zijn mogelijk onomkeerbaar. De maatregelen zijn bewust op elkaar afgestemd en worden nader uitgewerkt in het kader van de dynamische uitvoeringsagenda mobiliteit. Zowel het opstellen als het uitvoeren van het uitvoeringsprogramma gebeurt in nauwe samenwerking met de stakeholders.

Hierbij gaat veel energie zitten in het uitbreiden van stallingscapaciteit en het verbeteren van de bereikbaarheid van de bewaakte stallingen (hardware):

- Uitbreiden van de permanente capaciteit van de bestaande stalling Rodetorenplein
- Realiseren van een fietsring rond het stadshart (zie visualisatie Nieuwstraat in figuur 21)

Voor gedragsbeïnvloeding (software):

- Fietsparkeer-app ontwikkelen

De organisatie van de samenwerking tussen de stakeholders (orgware) moet in deze fase goed in de steigers gezet zijn en leiden tot zinvolle, effectieve samenwerkingsprojecten:

- De ruimtelijke kwaliteit van het stadshart verbeteren door strenger te handhaven op foutief geparkeerde fietsen en fietsen door het centrum
- Fietsenstallingen promoten door samen te werken met horeca en het bedrijfsleven
- Fietsparkeren voor bewoners en werknemer

De benodigde investeringen hangen sterk af van het tempo waarin gewenste maatregelen kunnen worden doorgevoerd en de mate waarin meegelift kan worden met andere activiteiten en ontwikkelingen.



Gelet op de beoogde structuur van het fietsparkeren en de gastvrije en bereikbare Zwolse binnenstad, wordt op de middellange termijn vooral ingezet op de realisatie van de fietsring. Daarnaast wordt de op korte termijn ingezette kwalitatieve verbetering van de bewaakte stallingen en de beschikbaarheid daarvan verder uitgebouwd en wordt de samenwerking tussen de partners bestendig.

In deze fase is ook het verder door ontwikkelen van visie op het fietsparkeren voor de binnenstad naar het gehele centrumgebied aan de orde. Samenwerking of samenvoeging met de stationsstalling is dan bijvoorbeeld opportuun.



Figuur 8: Nieuwstraat; huidige situatie



Figuur 9: Nieuwstraat; situatie als onderdeel fietsring

2.3.3 Ruimtelijke integratie

Deze maatregelen gaan met name over de integratie van fietsparkeren in andere ontwikkelingen, zoals de ruimtelijke ontwikkelingen van het Broerenkwartier, het verder autoluw maken van de binnenstad en de aansluiting bij routes, andere modaliteiten en binnenstadlogistiek. Deze vormen ook een belangrijk onderdeel van de strategische visie voor de Binnenstad. Om deze maatregelen te realiseren is veelal veel afstemming en een lange voorbereidingstijd nodig. Dit vraagt dus om een tijdige uitvoering van de nodige verkenningen en inventarisaties om de mogelijke kansen te benutten.

Maatregelen op het gebied van ruimtelijke integratie zijn fysiek van aard (hardware) en in sterke mate afhankelijk van andere/ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad. Dit betreft tenminste:

- Realisatie nieuwe inpandige stalling Meermanneplein
- Realisatie geïntegreerde ontwikkeling zuidoosthoek binnenstad
- Organische beperking autoparkeerplaatsen op pleinen en in straten in de binnenstad
- Integratie fietsparkeren binnenstad en stationsomgeving

Dit zijn ontwikkelingen waarvan de realisatie nog nader moet worden uitgewerkt als onderdeel van de strategische visie voor de Binnenstad. Op basis van deze uitwerking kan er een concrete planning en een budget voor opgesteld worden en kunnen deze maatregelen opgenomen worden in de dynamische mobiliteitsagenda..

2.3.4 Randvoorwaardelijke activiteiten

Een kwalitatief hoogwaardig fietsparkeerbeleid is flexibel; er kan adequaat ingespeeld worden op veranderende inzichten, nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, wijzigende trends en veranderingen in aantallen fietsen en locaties waar mensen willen parkeren. Voor die flexibiliteit is een aantal activiteiten nodig, om een kwalitatief hoogwaardig fietsparkeerbeleid op te kunnen tuigen en in stand te houden:

- **Monitoring:** het gebruik van de fietsparkeervoorzieningen bijhouden om het effect van geleverde inspanningen inzichtelijk te maken.
- **Aantal fietsparkeerplaatsen:** aanbod fietsparkeerplaatsen afstemmen op de behoefte, rekening houdend met betrouwbaarheid: erop kunnen vertrouwen dat er plaats is in de stalling van de keuze. Gezien de huidige capaciteit van de stallingen Rodetorenplein, Meermanneplein en Gasthuisplein en het aantal willekeurig geparkeerde fietsen in de binnenstad buiten stallingen, is het niet onredelijk de capaciteit van de drie bestaande stallingen minimaal te verdubbelen en de stalling Goudsteeg aan het areaal toe te voegen.
- **Bijzondere fietsen:** flexibel inspelen op de groeiende vraag naar parkeerplaatsen voor buitenmodel fietsen. Deze fietsen vergen voor het stallen in de regel fysiek meer ruimte.
- **Nieuwe regelgeving:** om handhaving succesvol in te kunnen zetten zodra voldoende kwalitatieve fietsparkeergelegenheid aangeboden wordt.
- **Stakeholders management:** gedeelde belangen, gezamenlijke aanpak. Met name voor promotie, marketing en sociale controle.

Bijlage 1: SWOT-analyse fietsparkeren Zwolse binnenstad

Sterke punten	Zwakke punten
<u>Hardware</u> ▪ Fietsvakken met witte steentjes zijn ruimtelijk eenvoudig in te passen en worden goed gebruikt ▪ Geveltuintjes voorkomen hinderlijk geparkeerde fietsen ▪ De stallingen Meerminneplein en Rodetorenplein liggen op strategische locaties ▪ De stalling Gasthuisplein biedt nieuwe kwaliteit aan fietsparkeerders <u>Software</u> ▪ Het fietsgebruik in Zwolle is hoog ▪ De stallingen Meerminneplein en Rodetorenplein worden veel gebruikt ▪ De fietscoaches functioneren goed, passen bij gastvrije binnenstad Zwolle	<u>Hardware</u> ▪ De Sassenstraat heeft, als belangrijke toegangsader, nauwelijks fietsparkeermogelijkheden ▪ Geparkeerde fietsen voor nooduitgangen / vluchtroutes en in smalle stegen leiden tot gevaarlijke situaties ▪ Willekeurig geparkeerde fietsen geven straten een rommelige aanblik ▪ Op piekmomenten zijn er onvoldoend bewaakte fietsparkeerplekken ▪ Bewaakte fietsenstallingen zijn buiten winkeltijden gesloten <u>Software</u> ▪ Fietsvakken worden niet altijd correct gebruikt ▪ De pop-up stallingen zijn inefficiënt en worden nauwelijks gebruikt door onzekerheid over openstelling / beschikbaarheid ▪ Bezoekers van de binnenstad zijn vaak niet op de hoogte van fietsverboden <u>Orgware</u> ▪ Door beperkte (rest)capaciteit huidige stallingen is strikte(re) handhaving moeilijk te organiseren
Kansen	Bedreigingen
<u>Hardware</u> ▪ Fietsring tussen (bewaakte) stallingen inpassen ▪ Autoparkeerplaatsen in Nieuwstraat vervangen door fietsparkeerplaatsen en groen / openbare ruimte ▪ Benutten parkeerplaats Goudsteeg als fietsenstalling ▪ Fietsparkeren rond bushalte Eekwal uitbreiden ▪ Stallingen toegankelijk(er) maken voor verschillende fietstypen, buitenmodellen ▪ Parkeerplekken aangeven op het wegdek i.p.v. met borden ▪ Herkenbaarheid parkeren vergroten door gebruik van eenduidige huisstijl voor fiets(parkeren) ▪ Fietsroute Wilhelminasingel – Ter Pelkwijkstraat (belangrijke toegangsader) verbinden met stalling Gasthuisplein ▪ Zichtbaarheid van pop-up stallingen vergroten met licht ▪ Creëren van inpandige stallingen voor bewoners en lang blijvende bezoekers ▪ Ontwikkelen van een fiets(parkeer)-app <u>Software</u> ▪ Vergroten bekendheid bewaakte stallingen, met name Gasthuisplein ▪ Winkeliers / horeca de bezoekers laten informeren over mogelijkheden fietsparkeren <u>Orgware</u> ▪ Ruimere openingstijden voor stallingen; samenwerking met stakeholders mogelijk ▪ Maximale parkeerduur op straat invoeren; handhaven door labelen fietsen ▪ Dialoog opstarten met doelgroepen over aanbieden fietsparkeergelegenheid (woningeigenaren, woningbouwverenigingen, etc.) ▪ Inzet van fietscoaches uitbreiden ▪ Koppeling van bewaakt fietsparkeren met binnenstadlogistiek (pakketjes) en andere functies	<u>Hardware</u> ▪ Fietsring mogelijk op gespannen voet met bevoorrading ▪ Er is een grote druk op de beschikbare fietsparkeerruimte in de binnenstad, zowel door de week als tijdens evenementen ▪ Bij succesvol beleid neemt de vraag toe op alle vlakken: meer bezoekers, meer werkgelegenheid, meer bewoners <u>Software</u> ▪ Mogelijke weerstand tegen wegnemen autoparkeerplaatsen ten bate van fietsparkeerplekken of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad <u>Orgware</u> ▪ Verschillende groepen gebruikers moeten op onderscheidende wijze worden bediend ▪ Ondernemers zijn pas bereid te verwijzen naar fietsparkeren zodra capaciteit en kwaliteit voldoende toeneemt ▪ Strengere handhaving kan leiden tot negatieve reacties ▪ Met uitbreiding van tijden en capaciteit nemen de kosten voor fietsparkeerbeleid toe