

 ruimte

Zwolle

Parkeerstrategie Zwolle 2040



Inhoudsopgave

1.	Werp een andere blik op je straat	3
1.1	Zwolle beweegt mee met de ontwikkelingen van de stad	3
1.2	De parkeerstrategie: een nieuwe kijk op parkeren	4
1.3	Waarom nu een nieuwe parkeerstrategie?	5
1.4	We gaan verder op de ingeslagen weg, in een hogere versnelling	6
1.5	De maatregelen van de parkeerstrategie	8
1.6	Zo heeft de parkeerstrategie vorm gekregen	10
1.7	Leeswijzer	11
2	De uitgangspunten van de parkeerstrategie	12
2.1	Focus op voetgangers en fietsers	12
2.2	We gaan voor een helder beleid met ruimte voor specifieke behoeften	13
2.3	We voeren gebiedsgericht beleid	14
2.4	De parkeerstrategie valt samen met de ontwikkeling van mobiliteitshubs	15
3	Verschillende zones, verschillende parkeeroplossingen	19
3.1	Het beleid is ingericht op zones	19
3.2	De zes dynamische zones van Zwolle	21
4	Beleidskeuzes	24
4.1	Keuzes bij gebiedsontwikkeling	24
4.2	Keuzes in bestaand stedelijk gebied	26
5	Wat willen we bereiken met de parkeerstrategie?	31
5.1	We maken groei in woningbouw mogelijk	31
5.2	We gebruiken ruimte slim en efficiënt	31
5.3	Zwolle is van ons allemaal	31
6	Wat is er nodig om de nieuwe parkeerstrategie te laten slagen?	33
6.1	Nauwe samenwerking met partners	33
6.2	Financiën: investeren en parkeerbegroting	33
7	Hoe verder: de vervolgstappen in beeld	38
7.1	Uitwerking van het beleid	38
7.2	Invoeren van beleidskeuzes	39
	Bijlage 1: Voortbouwen op vastgesteld beleid	40
	Bijlage 2: Factsheets en conclusies benchmarkgemeenten en conclusie uit Benchmark	44
	Bijlage 3: Consultatiejournaal	49
	Bijlage 4: Zonering Zwolle	70



1. Werp een andere blik op je straat

1.1 Zwolle beweegt mee met de ontwikkelingen van de stad

Zwolle: een bruisende en gastvrije stad waar iedereen welkom is. Het is een fijne, compacte stad; er is veel te doen en alles is dichtbij. Een plek waar jong en oud plezierig kunnen wonen, waar steeds meer bezoekers het prachtige centrum en de omgeving eromheen weten te vinden en een plek waar ondernemers oneindige kansen zien. Kortom: in Zwolle is er voor ieder wat wils, nu én in de toekomst.

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

Tegelijkertijd spelen we hiermee in op ontwikkelingen zoals de vraag naar meer woningen, het veranderende klimaat en het toenemende aantal bezoekers.

Dat we meebewegen is niet nieuw, het zit in onze oorsprong. Als Hanzestad omarmen we nieuwe ontwikkelingen, werken we samen en zijn we ondernemend. Dit deden we vroeger en nu nog steeds. Denk bijvoorbeeld aan de pleinen in de binnenstad die jaren terug nog volstonden met bussen en auto's. Dit zijn nu plekken waar je gezellig op het terras kunt zitten of overheen kunt struinen. Ook in woonwijken zoals Assendorp hebben we, op verzoek van én samen met bewoners, meer ruimte gemaakt voor parkjes en groene speelplaatsen. We zitten niet stil in Zwolle en daar zijn we trots op.

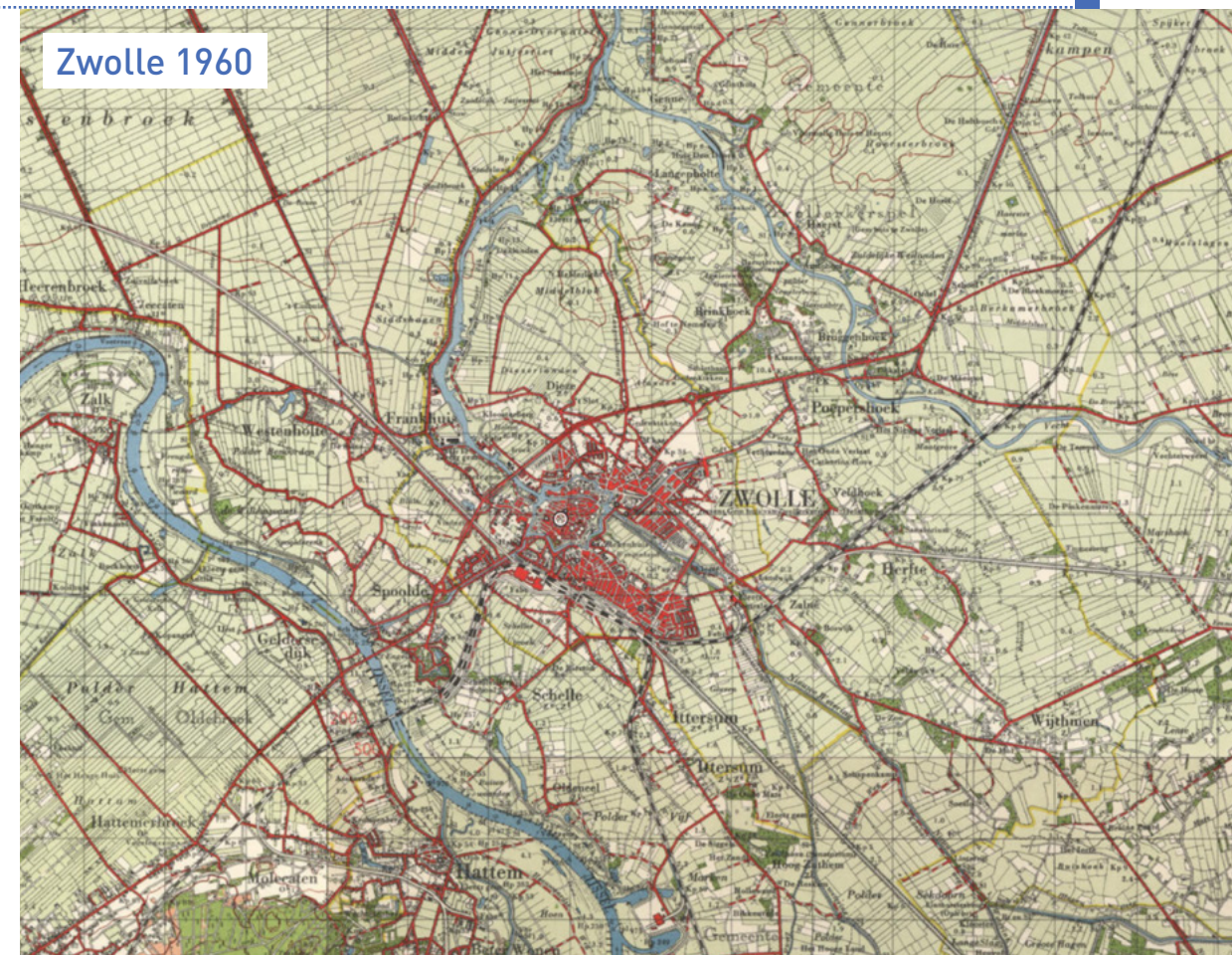
Om goed te blijven meebewegen met de ontwikkelingen van deze tijd en de komende twintig jaar, is een goede balans nodig tussen de verschillende functies van de stad zoals wonen, ondernemen, werken en vrije tijd.



Hierbij zijn de wensen en belangen van inwoners, bezoekers, ondernemers en andere betrokkenen erg belangrijk. We hebben oog voor iedereen, maar willen ook bepaalde keuzes maken. Want de openbare ruimte is beperkt. Daarom moeten we anders omgaan met de invulling ervan.

1.2 De parkeerstrategie: een nieuwe kijk op parkeren

Dit document beschrijft de nieuwe parkeerstrategie voor Zwolle. Hoe wij straks leven, werken en ondernemen, heeft invloed op hoe we ons bewegen. De parkeerstrategie geeft antwoord op de vraag hoe we omgaan met de ruimte die we nodig hebben voor stilstaande voertuigen binnen de verschillende gebieden in de gemeente Zwolle. De parkeerstrategie gaat over auto- en fietsparkeren, en het parkeren van deelvoertuigen zoals deel(bak)fietsen deelscooters en deelauto's. Het gaat hierbij om parkeren in de openbare ruimte en over parkeren in collectieve parkeervoorzieningen. Dit document biedt toekomstbestendige uitgangspunten voor hoe we in Zwolle omgaan met stilstaande voertuigen:



binnen gebiedsontwikkelingen en in de bestaande stad. Vanuit deze strategie, geven we uitvoeringsbeleid vorm. Denk hierbij aan actieplannen voor parkeren, een autoluwe binnenstad, mobiliteitshubs, deelmobiliteit en een financieel kader. In het uitvoeringsbeleid bundelen we zoveel mogelijk zaken om overzicht te houden en eenheid te borgen.

1.3 Waarom nu een nieuwe parkeerstrategie?

We willen Zwolle leefbaar, gastvrij, toegankelijk en bereikbaar houden voor iedereen. Dat is niet mogelijk als we doorgaan op de oude weg. De stad groeit en

daarmee het autogebruik ook. Die groei in auto's willen we niet doorzetten, want dan slibt de stad dicht. Met een nieuwe blik op parkeren geven we de leefbaarheid én de bereikbaarheid van Zwolle een positieve impuls. We hebben auto's op straat een te grote vanzelfsprekende rol gegeven, terwijl het veel vanzelfsprekender is om mensen en de ontmoeting tussen mensen een grote rol te geven.

Onderstaande tabel geeft de groei van het aantal inwoners en auto's aan.

jaar	inwoners Zwolle	aantal personenauto's	→ per 1.000 inwoners
1960	66.000	ca. 3.000	45
1980	82.000	ca. 24.500	300
2000	106.000	ca. 41.500	390
2020	129.000	ca. 64.500	500
2040	142.000	ca. 74.500	525 *

* bij ongewijzigd beleid



Er is een nieuwe parkeerstrategie nodig die inspeelt op de ontwikkeling van de stad en die ruimte geeft om op de juiste manier om te gaan met de openbare ruimte. Hiermee lossen we tegelijkertijd de volgende knelpunten uit het huidige beleid op:

1. De huidige parkeerstrategie schetst uitsluitend kaders voor autoparkeren. Voor fietsparkeren en deelmobiliteit zijn slechts een paar regelingen aanwezig (bijvoorbeeld de Algemene Plaatselijke Verordening, actieplan fietsparkeren binnenstad). Er is behoefte aan een samenhangend parkeerbeleid voor alle soorten vervoer zoals fiets, auto en deelmobiliteit.
2. Het parkeerbeleid sluit niet meer aan op nieuw vastgestelde kaders, zoals de Zwolse Omgevingsvisie, het ontwikkelprogramma 'Ons Stadshart van Morgen 2030' en gebiedsvisies van nieuwe gebiedsontwikkeling.
3. De ruimte voor maatwerk en de invoering van parkeerregulering via draagvlakmetingen zorgen voor een lappendeken aan afspraken.

Bij draagvlakmetingen geven bewoners in een bepaald gebied hun mening over de invoering van parkeerregulering. Hiermee ontstaan verschillen, bijvoorbeeld op het gebied van tarieven, omgang met vergunningen en abonnementen. Daarnaast zorgt het straat voor straat toevoegen van gereguleerd parkeren voor een waterbedeffect. Dit betekent dat de parkeeroverlast verplaatst naar de grenzen van de nieuw toegevoegde straat waarna dit proces zich telkens herhaalt. Het beleid kent hierdoor veel onderlinge verschillen en is niet meer logisch uit te leggen, te beheersen en uit te voeren.

4. Met de huidige tarieven is het lastig om te sturen waar mensen hun auto parkeren. Bijvoorbeeld in centrale parkeervoorzieningen om de impact op de openbare ruimte te verminderen.

1.4 We gaan verder op de ingeslagen weg, in een hogere versnelling

Hoe zorgen we er nu voor dat Zwolle die fijne stad blijft om te wonen, ondernemen en te bezoeken? We gaan voor een veilige en klimaatbestendige stad met



veel groen, waar tegelijkertijd ruimte is voor nieuwe woningen. Kortom: hoe zorgen we dat er voor ieder wat wils is én blijft?

We zijn al een aantal jaren bezig met de ruimtelijke koers die is ingezet.

Sinds 2002 zijn we in Zwolle gestart met het autoluw maken van de binnenstad. We hebben meer ruimte gecreëerd voor voetgangers, fietsers, groen en voor terrassen en recreatie. Bijvoorbeeld met de fietsenstalling op het Gasthuisplein en flexibel fietsparkeren (pop-up stallingen) op het Grote Kerkplein. Op de Nieuwe Markt is ruimte gemaakt voor terrassen en we hebben de Katwolderpleingarage gerealiseerd. We gaan de komende jaren verder op deze ingeslagen weg en hanteren hierbij de volgende uitgangspunten:

1. Zwolle is van ons allemaal

Dat betekent dat de openbare ruimte in eerste instantie ook echt openbaar is. Dat wil zeggen ruimte voor spelende kinderen, voetgangers, fietsers, terrassen, automobilisten, andere vervoersvormen en

mensen die minder goed ter been zijn. Boodschappen uitladen, iemand thuisbrengen, laden en lossen: het blijft allemaal mogelijk. Parkeren voor de deur wordt minder vanzelfsprekend, maar kan nog wel in de buurt.

2. Groen waar het kan

Een groene omgeving verbindt en draagt bij aan 'buitengeluk'. Bovendien is het nodig om hittestress tegen te gaan en hevige regenval op te vangen. Ook draagt groen bij aan een aangenamere openbare ruimte. Denk aan geveltuintjes, perkjes en bijvoorbeeld meer bomen. Daarom creëren we een betere balans tussen parkeerplekken en groen.

3. We gaan voor een helder beleid met ruimte voor specifieke behoeften

Er is in de afgelopen decennia veel maatwerk toegepast, bijvoorbeeld op het gebied van betaaltijden, vergunningen, uitzondering en sectorgrenzen. Dit is niet toekomstbestendig met alle opgaves. We kiezen daarom voor een eenduidige strategie, maar blijven rekening houden met doelgroepen zoals inwoners, ondernemers, bezoekers en doelgroepen zoals



mindervaliden. Daarnaast kijken we per deelgebied wat de mogelijkheden zijn en stemmen onze keuzes daarop af. Daarbij kijken we ook naar de juiste balans in het geheel. Kiezen we bijvoorbeeld voor minder parkeerplekken in een gebied? Dan zorgen we dat ergens anders in de omgeving plekken terugkomen waar mensen de auto goed en veilig kunnen parkeren.

4. Focus op voetgangers en fietsers

Zwolle kiest voor het 'STOMP-principe' bij het opnieuw inrichten van de openbare ruimte. Dat betekent eerst 'stappen' (lopen), dan 'trappen' (fietsen), dan openbaar vervoer (OV), dan 'mobility as a service' (zoals deelfietsen en deelauto's) en dan de privé-auto. Vanuit deze volgorde stimuleren we ook het gebruik van vervoersvormen.

5. Met parkeeropbrengsten versterken we de stad.

Met de opbrengsten uit parkeergeld bekostigen we ontwikkeling, beheer en onderhoud van het auto- en fietsparkeren. Achter parkeergelden zit geen verdienmodel maar een investeringsmodel. Zo draagt dit bij aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en gastvrijheid van de stad.

1.5 De maatregelen van de parkeerstrategie

De parkeerstrategie hanteert zes maatregelen voor het parkeren van auto's:

1. Uitbreiding van het gebied met betaald parkeren en parkeervergunningen

De afgelopen jaren komen er steeds meer vragen van bewoners van Zwolle om meer ruimte voor groen en spelen in hun buurt. Bovendien groeit onze stad, wat de druk op de openbare ruimte vergroot. Daarom is het nodig om het gebied met betaald parkeren en parkeervergunningen uit te breiden. Dit doen we geleidelijk, beginnend vanuit het historisch centrum naar buiten. Ook kunnen ontwikkelingen aanleiding zijn om de toenemende parkeeroverlast te verminderen.

2. Verschillende parkeertarieven

We willen de openbare ruimte beter benutten voor groen, spelen en ontmoetingsplekken. Daarvoor doen we investeringen in nieuwe fietsparkeerplaatsen en mobiliteitshubs. Deels worden deze bekostigd uit de parkeertarieven.

Het kan nodig zijn om deze tarieven stapsgewijs te verhogen.

Daarnaast hanteren we verschillende tarieven: parkeren in een hub wordt goedkoper dan parkeren op straat. Hiermee stimuleren we het gebruik van parkeerhubs. En parkeren verder van het centrum is goedkoper dan parkeren in het centrum.

3. Beperkte uitgifte van parkeervergunningen

We zijn strenger bij het verlenen van een bedrijvenvergunning, een bezoekersvergunning en een vergunning voor een tweede auto. Dit geldt met name voor gebieden dichtbij de historische binnenstad.

4. Bouwen volgens passende mobiliteitsnormen

Bij de bouw van woningen, kantoren en bedrijven beoordelen we of er voldoende ruimte is voor het parkeren van fietsen en deelmobiliteit, en kijken we naar logische voetgangersroutes.

In het verleden keken we als gemeente alleen naar voldoende parkeerplaatsen voor auto's. Tegenwoordig passen we het STOMP-principe toe. Hierbij nemen we de voetganger, de fietser, het openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit

volledig in overweging bij het bepalen van de benodigde parkeerplaatsen voor auto's.

5. Een nieuwe aanpak voor de invoering van betaald parkeren en parkeervergunningen

We stellen een parkeerzonering vast voor heel Zwolle als het kader waarbinnen we werken. Als er redenen zijn om betaald parkeren en parkeervergunningen in een buurt in te voeren, doen we een voorstel en gaan we in gesprek met bewoners.

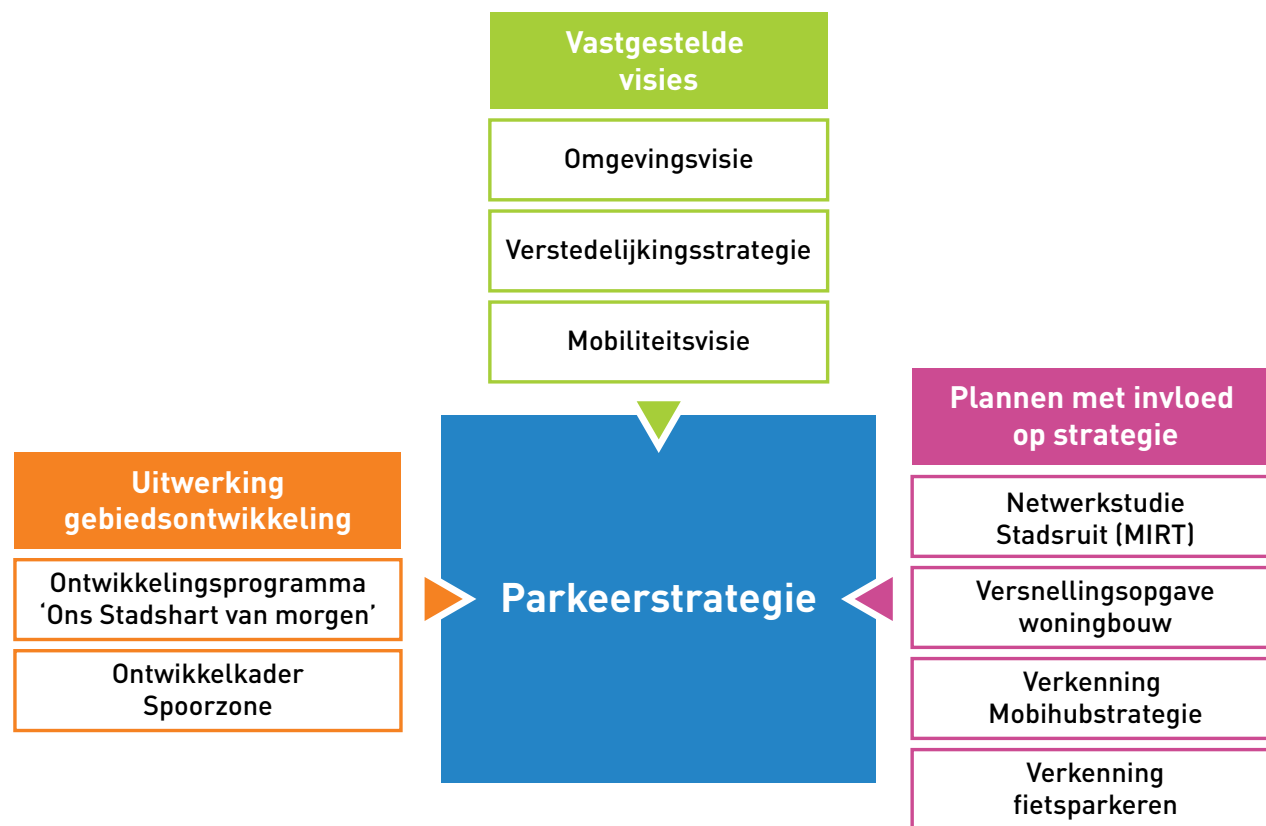
6. Parkeeralternatieven in hubs

Hubs zijn goed toegankelijke locaties waar mensen hun auto kunnen parkeren, zoals parkeergarages. Daarnaast zijn hubs ideaal om over te stappen naar een ander vervoermiddel, bijvoorbeeld een deelfiets. Door geparkeerde auto's bij elkaar te zetten, ontstaat er meer ruimte in de wijken voor bijvoorbeeld groen of spelen.

1.6 Zo heeft de parkeerstrategie vorm gekregen

Samenhang met ander beleid en projecten

Deze parkeerstrategie staat niet op zichzelf, het hangt samen met verschillende projecten en beleid in Zwolle. Onderstaand overzicht schetst de samenhang. De parkeerstrategie bouwt voort op vastgesteld beleid. Zie bijlage 1.



Benchmark: andere gemeenten en parkeerbeleid in Nederland

Hoe gaan andere Nederlandse gemeenten om met vergelijkbare opgaven? Een aantrekkelijke leefomgeving en de behoefte aan meer woningen, werkgelegenheid en voorzieningen zorgen ervoor dat gemeenten strikter sturen op ruimte voor geparkeerde voertuigen. Hierbij zien we dat gemeenten lopen en fietsen in drukke gebieden voorrang geven boven de auto. Parkeren op afstand voor mensen die dat goed kunnen, wordt steeds normaler. Dit biedt ruimte voor leefbaarheid in drukke gebieden. Bijlage 2 geeft de belangrijkste uitkomsten van de benchmark weer via factsheets. De uitkomsten van de benchmark zijn op verschillende plekken in de parkeerstrategie verwerkt.

Consultatie

Om de Parkeerstrategie vorm te kunnen geven hebben we de stad breed geconsulteerd.

Als eerste hebben we gesprekken gevoerd met stakeholders op het gebied van vastgoed, wonen, stedenbouw, mobiliteit en het sociaal domein. Ook hebben we gebiedsontwikkelaars, bouwbedrijven, woningbouwcorporaties, exploitanten van bestaande parkeeraccommodaties, belangenbehartigers en bewoners en ondernemers uit de binnenstad geraadpleegd.

Vervolgens hebben we gebruik gemaakt van de resultaten van het 2-jaarlijkse (brede) mobiliteitsenquête. 5190 mensen hebben hier aan deelgenomen.

Tot slot hebben we een specifiek op de Parkeerstrategie gerichte enquête gehouden waar alle Zwollenaren aan mee konden doen. We hebben hierin gevraagd welke zorgen en kansen men ziet voor hun straat of wijk, gelet op de maatregelen die voorgesteld zijn in de Parkeerstrategie. 4439 mensen gaven hier aan gehoor. Voor een volledig overzicht zie bijlage 3: 'Consultatiejournaal'.

1.7 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 schetsen we de principes van de nieuwe parkeerstrategie. In hoofdstuk 3 lichten we de verschillende parkeerzones toe die we in Zwolle hanteren. In hoofdstuk 4 zetten we beleidskeuzes uiteen. Hoofdstuk 5 gaat in op wat we willen bereiken met de parkeerstrategie. Hoofdstuk 6 beschrijft wat er nodig is om deze parkeerstrategie te laten slagen. Tot slot schetst hoofdstuk 7 het vervolgproces en de planning.



2 De principes van de parkeerstrategie

Met de koers die we in Zwolle gaan varen, zetten we in op leefbaarheid, gastvrijheid en bereikbaarheid en creëren we ruimte in de stad. Ruimte voor wonen, werken, voorzieningen, groen, spelen en aangenaam vertoeven in de stad. De parkeerstrategie moet daarop aansluiten. Dat doen we aan de hand van vier principes.

2.1 Focus op voetgangers en fietsers

In Zwolle kiezen we voor het STOMP-principe. Dit hebben we ook vastgesteld in de Mobiliteitsvisie en de Omgevingsvisie. Het STOMP-principe staat voor onderstaande volgorde:

- **S**tappen (lopen)
- **T**rappen (fietsen)
- **O**penbaar vervoer
- **M**obility as a service (deelmobiliteit, boeken en afrekenen van ritten in een app)
- **P**rivé-auto

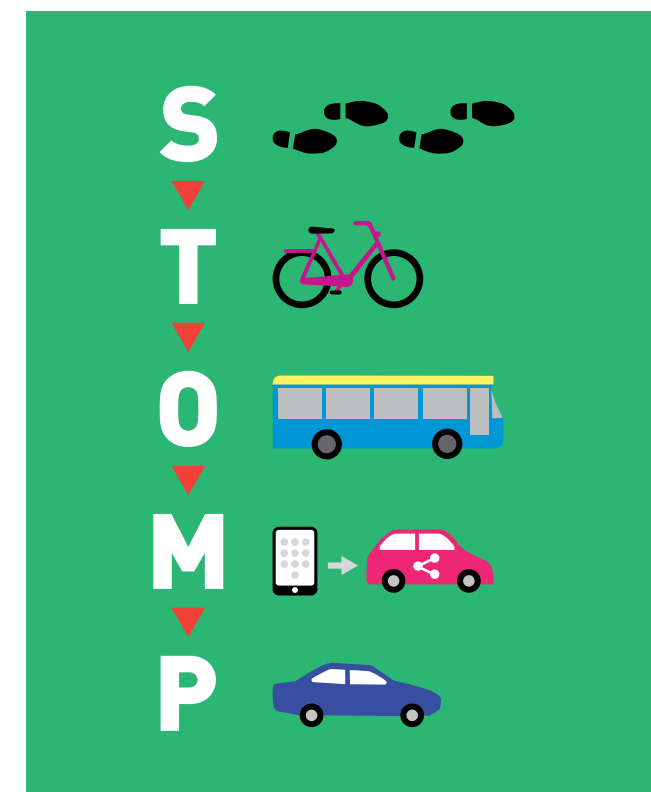
Stappen en trappen

In nieuwe en bestaande gebieden in Zwolle combineren we steeds vaker functies zoals wonen, werken en

vrije tijd. Hierdoor hoeven mensen korte afstanden af te leggen naar voorzieningen. Dit biedt ruimte voor lopen en fietsen: schone en gezonde manieren om je te verplaatsen en ze nemen weinig ruimte in. Bovendien sluit het aan bij onze gemeentelijke doelstelling om 20% meer fietsgebruik te stimuleren.

Openbaar vervoer en mobility as a service

Voor wat langere afstanden, stimuleren we mensen zo veel mogelijk om deelmobiliteit of het openbaar vervoer te gebruiken. Ook dit zijn schone en ruimte-efficiënte manieren van verplaatsen. Mobility as a service maakt reizen van deur-tot-deur met verschillende vervoersvormen makkelijker. Bijvoorbeeld via een online platform waar je een reis met een deelfiets, taxi of andere vervoermiddelen kunt plannen, boeken en betalen.



Privé-auto

Voor verplaatsingen waar lopen, fietsen, het openbaar vervoer en deelmobiliteit geen aantrekkelijke opties zijn, is ruimte voor de privé-auto. Uit de inrichting van elk gebied blijkt duidelijk aan welke vervoermiddelen prioriteit wordt gegeven. Daar waar de privé-auto prioriteit krijgt, krijgen goede doorstroming en verkeersveiligheid aandacht.

STOMP bij inrichting van de openbare ruimte

We hanteren het STOMP-principe ook bij de inrichting van de openbare ruimte. Dit betekent dat we, waar logisch en haalbaar, de voorkeur geven aan ruimte voor verblijven, lopen, fietsen, boven de auto. En dat we fietsparkeren en openbaar vervoer verkiezen boven ruimte voor autoparkeren. Dat betekent onder andere dat in gebieden met beperkte openbare ruimte, mensen op korte afstand van hun bestemming hun fiets kunnen parkeren of gebruik kunnen maken van deelmobiliteit. Het parkeren van de auto kan op grotere afstand in centrale parkeervoorzieningen, mogelijk als onderdeel van mobiliteitshubs.

2.2 We gaan voor een helder beleid met ruimte voor specifieke behoeften

We kiezen voor een eenduidige strategie, maar houden rekening met verschillende doelgroepen. We onderscheiden mensen die in Zwolle wonen, mensen die in Zwolle werken en mensen die de stad komen bezoeken. We gaan de juiste doelgroep stimuleren om op de juiste plek te parkeren. En we maken daarbij onderscheid tussen het type voertuig: de fiets, deeltweewielers, de deelauto en de auto.

Bewoners

Voor bewoners (bestaande en nieuwe) stimuleren we het gebruik van de fiets en deelmobiliteit. We zorgen dat bewoners hun fiets goed, veilig en dichtbij huis kunnen stallen. Daarnaast maken we het aantrekkelijk om deelmobiliteit te gebruiken. Dit doen we door te sturen op voldoende aanbod in de buurt. Hiermee willen we een goed alternatief bieden voor de privé-auto. Waar mogelijk, parkeren bewoners hun auto op eigen terrein.

Zo niet, dan zijn er twee mogelijkheden: een vergunning voor straatparkeren of abonnement in de parkeervoorziening. De tarieven kunnen op termijn hoger liggen. Dit is nodig om te stimuleren dat auto's daar worden geparkeerd waar we ze faciliteren en om te zorgen voor alternatieve voorzieningen. In drukke gebieden, zoals het Stadshart en Spoorzone, kiezen we voor meer ruimte voor groen en ontmoeten. De ruimte voor auto's, verplaatsen we naar centrale parkeervoorzieningen op loopafstand. Bewoners kunnen hier met een abonnement gegarandeerd parkeren.

Werknemers en bezoekers

Ook voor werknemers en bezoekers wil Zwolle een gastvrije en goed bereikbare stad blijven. We nodigen mensen daarom uit om zoveel mogelijk met de fiets of het openbaar vervoer te reizen. We zetten samen met de provincie Overijssel en vervoerders in op het verbeteren van het HOV (hoogwaardig openbaar vervoer), zoals is vastgesteld in de verstedelijkingsstrategie en het Mirt-onderzoek is vastgesteld. Ook investeren we volop in onze regionale fietsbereikbaarheid.

Werknemers en bezoekers die met hun auto naar drukke gebieden komen, kunnen hun auto kwijt aan de randen van deze gebieden met makkelijk bereikbare parkeervoorzieningen. Zij kunnen gebruikmaken van deelmobiliteit of het openbaar vervoer voor de laatste kilometer(s) richting hun eindbestemming.

Mensen met een speciale behoefte

Uiteraard houden we rekening met doelgroepen voor wie toegang met de auto belangrijk blijft. Bijvoorbeeld mensen met een lichamelijke beperking of leveranciers die kort stoppen om spullen te brengen. Deze doelgroepen parkeren bij voorkeur (tijdelijk) op passende loopafstand van de vertreklocatie en de bestemming. Is parkeren pal naast de locatie echt niet mogelijk? Dan gaan we op zoek naar een passende oplossing. Dit werken we uit in het actieplan Parkeren dat volgt uit deze parkeerstrategie.



2.3 We voeren gebiedsgericht beleid

Hoe sturend we zijn, hangt af van de locatie. In de historische binnenstad is het bijvoorbeeld drukker en is minder openbare ruimte dan in de woonwijken verder buiten de stad. In de buurt van station Zwolle is het openbaar vervoer beter georganiseerd en daarmee een goed alternatief voor de auto. Hoe drukker het gebied, hoe strikter we reguleren op parkeren. Zo kunnen we de openbare ruimte zo goed mogelijk benutten en mensen stimuleren om alternatieven voor de eigen auto te gebruiken. In hoofdstuk 3 lichten we de zone-indeling voor Zwolle toe. Daarnaast maken we onderscheid tussen gebiedsontwikkeling en bestaande gebieden. Bij nieuwbouw kunnen we parkeervoorzieningen voor fiets, deelmobiliteit en auto optimaal inrichten in het ontwerp. We gaan het parkeren van voertuigen zo veel mogelijk oplossen binnen de bouwblokken, het liefst inpandig. De parkeervoorziening blijft hierbij openbaar. In bestaande gebieden passen we de ruimte en het beleid gefaseerd aan. Nadere toelichting over het onderscheid tussen nieuw en bestaand gebied staat in hoofdstuk 4.

2.4 De parkeerstrategie valt samen met de ontwikkeling van mobiliteitshubs

Mobiliteitshubs zijn goed toegankelijke locaties voor bewoners, werknemers en bezoekers van de stad die aantrekkelijk zijn om hun reis te beginnen, eindigen of te vervolgen met verschillende (deel-) vervoermiddelen. Maar een mobiliteitshub is meer. Het is een maatschappelijk knooppunt waar bijvoorbeeld ook het sociale netwerk en het energienetwerk samenkomen. Mobiliteit vormt de basis en per gebied verkennen we of we andere beleidsopgaven kunnen koppelen aan een hub. Bijvoorbeeld klimaat, gezondheid, energie en sociale inclusie.

De Omgevingsvisie 'Ons Zwolle van Morgen 2030' beschrijft mobiliteitshubs als een belangrijk middel om de groei en ontwikkeling van de stad mogelijk te maken.

Uit een eerste verkenning naar mobiliteitshubs voor Zwolle is een aantal inzichten gekomen. Mobiliteitshubs zijn onmisbaar in de mobiliteitstransitie. Ze dragen onder andere bij aan de woningbouwopgave,



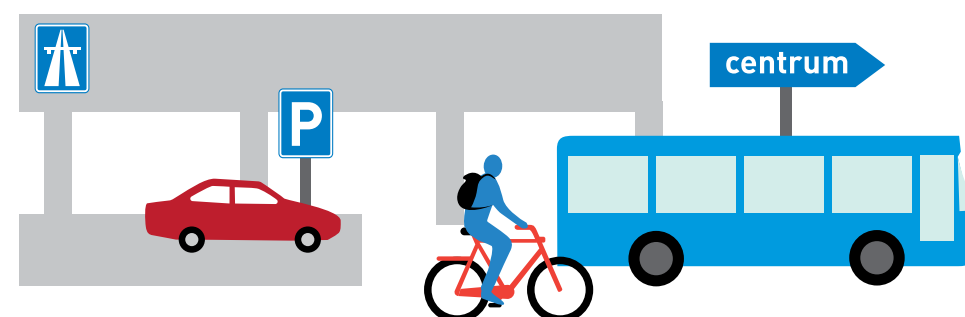
de energietransitie en een leefbare stad.

De mobiliteitshubs in Zwolle benaderen we vanuit een netwerkgedachte, namelijk dat verschillende typen hubs in de stad en in de regio samen een verbonden systeem vormen.

We definiëren vier typen mobiliteitshubs:

- 1. Stadsrandhubs:** deze hebben voornamelijk een functie als P+R voor de binnenstad en werkgebieden en als logistiek overslagpunt.
- 2. OV-hubs:** deze zijn met name geschikt als overstapfunctie van het openbaar vervoer naar bus of (deel)fiets.
- 3. Centrumhubs:** dit zijn hubs op loopafstand van het centrum (Stadshart en nieuw centrumgebied Spoorzone). Bezoekers kunnen hier terecht voor een combinatie met het openbaar vervoer, deelmobiliteit en autoparkeren.
- 4. Buurt- en microhubs:** hubs binnen loopafstand van de woning voor bewoners.

Stadsrandhubs



Voor de stadsrandhubs zijn uit de verkenning drie zoekgebieden gekomen: zuidwest aan de A28, noordoost aan de A28 en zuid aan de N35. Samen met provincie Overijssel onderzoekt de gemeente welke locatie(s) de voorkeur hebben.

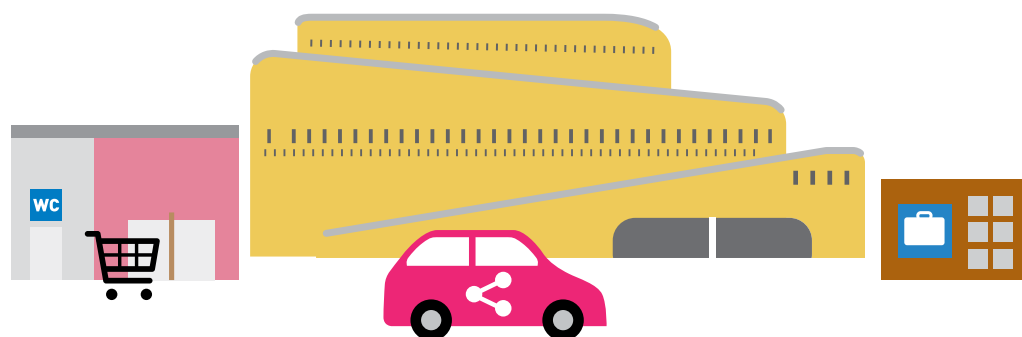
OV-hubs



Dit gaat over de treinstations Zwolle en Zwolle Stadshagen en het busstation.

Katwolderplein/Centrum met de (keten)voorzieningen.

Centrumhubs: Stadshart en Spoorzone



De eerder uitgevoerde verkenning heeft de volgende locaties voor de centrumhubs opgeleverd:

- Weezenlanden-noord
- Diezerpoort
- Nieuwe Veemarkt
- Katwolderplein
- Roelenkwartier

Deze centrumhubs vangen de parkeeropgave op van bezoekers aan het Stadshart. Ze liggen aan de toegangswegen en vormen de entree van de stad.

Daarnaast gaat de Spoorzone transformeren tot centrumgebied. Deze centrumhubs zijn er voor de bewoners en bezoekers van het zuidelijk centrumgebied, de Spoorzone. De centrumhubs voorzien qua parkeercapaciteit in de parkeeropgave van het gebied waarin ze liggen.

Buurt- en microhubs



In de verkenning hebben we op hoofdlijnen gekeken naar potentiële locaties voor de buurthubs. Dit hebben we gedaan aan de hand van dichtheden en afstanden tot (deel)mobiliteit.

De buurthub heeft een klein aanbod deelmobiliteit, dat met geofencing (virtuele zones) is aangegeven in de openbare ruimte. Buurthubs hebben plek voor privé fietsparkeren en een beperkt aantal voorzieningen, zoals pakketkluizen. Ze kunnen in een (parkeer)gebouw en in de openbare ruimte zijn vormgegeven. Daarnaast zijn er verspreid over de wijk aangewezen plekken voor deelmobiliteit. Dit zijn de deelmobiliteit- of microhubs. Met de buurthubs in combinatie met de microhubs willen we het autogebruik terugdringen en de zogeheten 'first-mile' overbruggen.

Doordat we deelmobiliteit clusteren op deze locaties, voorkomen we overlast en rommel in de openbare ruimte. Bovendien hebben mensen altijd het juiste aanbod deelmobiliteit op een vaste en vertrouwde plek, op loopafstand.

Om te zorgen dat mensen in hubs parkeren, is het essentieel dat er minder concurrerend aanbod is op straat, dichtbij de bestemmingen van reizigers. Gereguleerd parkeren op straat is daarmee een randvoorwaarde rond deze bestemmingen.

Het is daarbij belangrijk dat het parkeren van de auto in de hub goedkoper is dan parkeren op straat, voor de bewoner en de bezoeker. Kortom: het parkeerbeleid staat niet los van de ontwikkeling van mobiliteitshubs. In de uitwerking bekijken we dit in nauwe samenhang.

De uitwerking van de genoemde hubtypes vindt plaats in de adaptieve ontwikkelstrategie mobiliteitshubs die gepland staat voor besluitvorming begin 2024.



3 Verschillende zones, verschillende parkeeroplossingen

Zwolle kent verschillende wijken en buurten. In het ene gebied is het drukker dan in het andere gebied. In sommige gebieden wonen of werken mensen voornamelijk, terwijl andere gebieden meer gemengd zijn. Daarnaast komen in de historische binnenstad en de Spoorzone veel meer bezoekers dan in andere gebieden. Ook is de bereikbaarheid van de gebieden anders. Sommigen zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer, terwijl in andere gebieden mensen meer afhankelijk van de auto zijn. Over het algemeen zijn alle delen van de stad goed bereikbaar per fiets. In sommige gebieden zijn echter meer functies waar mensen naar toe komen met de fiets dan in andere. De functies en kenmerken van een gebied hebben een sterke invloed op de parkeeroplossingen die nodig zijn. Het is daarom niet wenselijk en niet logisch om een standaard parkeerbeleid voor de hele stad te hanteren. Ambities rondom verduurzaming en het creëren van ruimte voor wonen en groen gelden in alle gebieden, de mate waarin verschilt per gebied. Hier houden we rekening mee in onze parkeerzones.

3.1 Het beleid is ingericht op zones

We hebben de stad ingedeeld in een aantal zones op basis van haar functies, kenmerken en ambities. De kenmerken bepalen hoe we het parkeerbeleid inrichten. De zonering is afhankelijk van onderstaande punten.

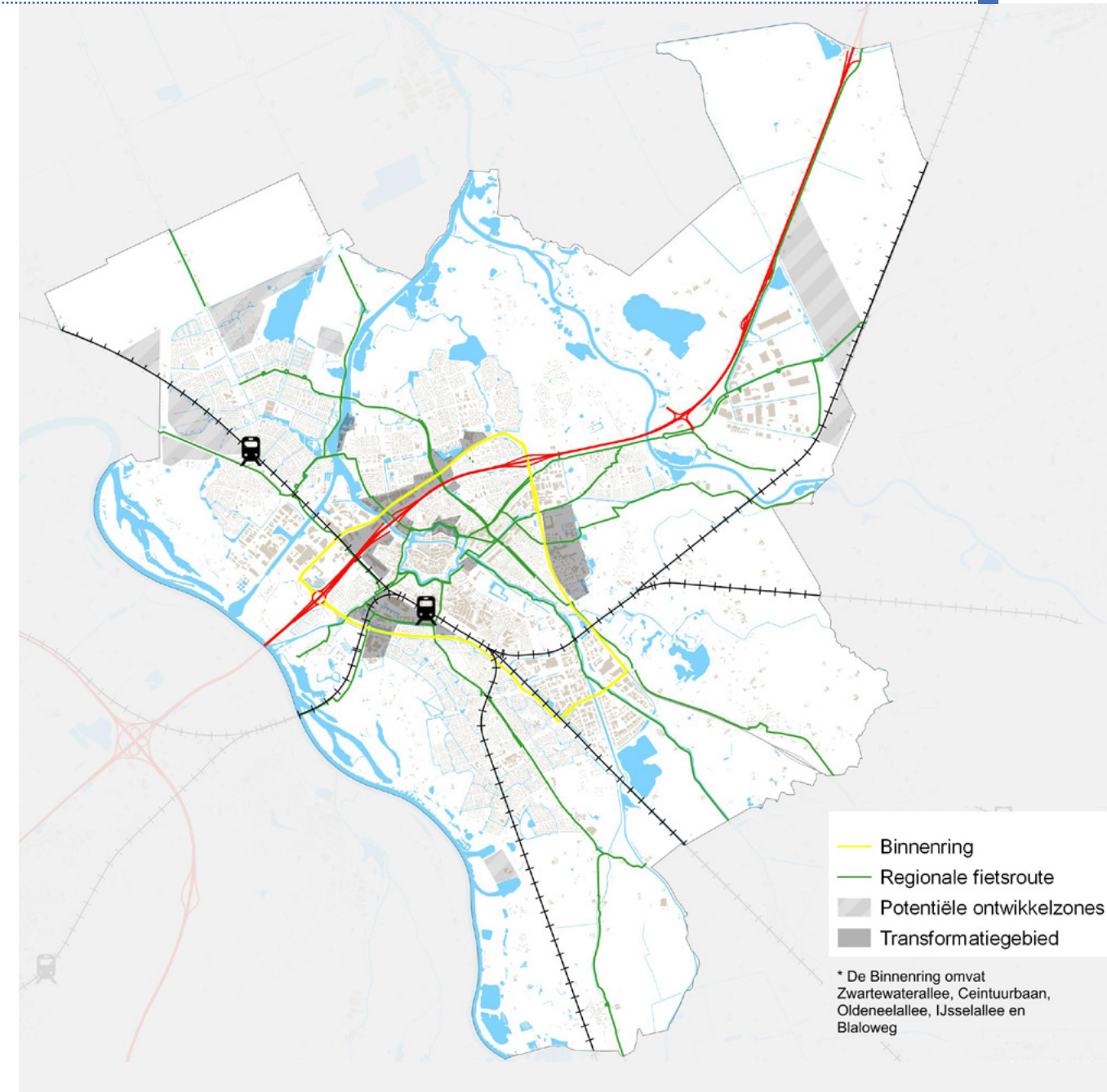
a. Geografische ligging

b. De dichtheid: deze wordt bepaald door het aantal adressen in het gebied. In gebieden met een hoge dichtheid wonen of werken mensen dichter op elkaar. Hier is relatief meer behoefte aan ruimte voor verblijven en groen en bieden we minder ruimte voor autoparkeren.

c. Het voorzieningenniveau: dit bepaalt of mensen ver moeten reizen naar de dagelijkse voorzieningen, zoals een supermarkt, huisarts of school. Hoe hoger het voorzieningenniveau, hoe meer mensen hier naartoe kunnen lopen of fietsen. Gebieden met veel voorzieningen hebben over het algemeen ook een hogere bezoekersintensiteit.



- d. De bezoekersintensiteit:** ligt met name hoog in centraal gelegen gebieden waar ruimte is voor winkelen, horeca en cultuur. Deze gebieden hebben over het algemeen hoge voorzieningenniveaus en zijn daardoor drukker.
- e. De kwaliteit van het openbaar vervoer:** in Zwolle hebben we hoogwaardig openbaar vervoer (snelle buslijnen en een sprinter station Stadshagen). Bovendien is station Zwolle het tweede OV-knooppunt van Nederland. Vanuit dit station ben je snel in het Noorden van het land, kun je doorreizen naar de regio én is de Randstad goed bereikbaar. Hoe dichterbij hoogwaardig openbaar vervoer, hoe minder mensen afhankelijk zijn van de auto om naar het gebied te komen.
- f. Gebiedsontwikkelingen:** we houden rekening met gebiedsontwikkelingen van de komende jaren. Gebiedsontwikkelingen hebben (positieve) invloed op bovenstaande vier kenmerken. Dat is omdat we in gebieden met veel ontwikkelingen woningen toevoegen, werkgelegenheid creëren en extra voorzieningen realiseren. In gebieden waar we



gaan verdichten (transformeren of ontwikkelen) voeren we parkeerbeleid in dat anticipeert op deze veranderingen. Bovenstaand figuur geeft de waarschijnlijke en mogelijke ontwikkelgebieden weer, inclusief de bestaande mobiliteitsstructuur.

De kaart op de vorige pagina toont de stations, het spoor, de regionale fietsroute en de nieuwe binnenring ten opzichte van de A28. De gebieden waar de komende tijden gebiedsontwikkeling plaatsvindt, zijn gearceerd. Met name rondom de nieuwe binnenring wordt verdicht door gebiedsontwikkelingen van onder andere de Spoorzone, Oosterenk en de Zwartewateralleezone.

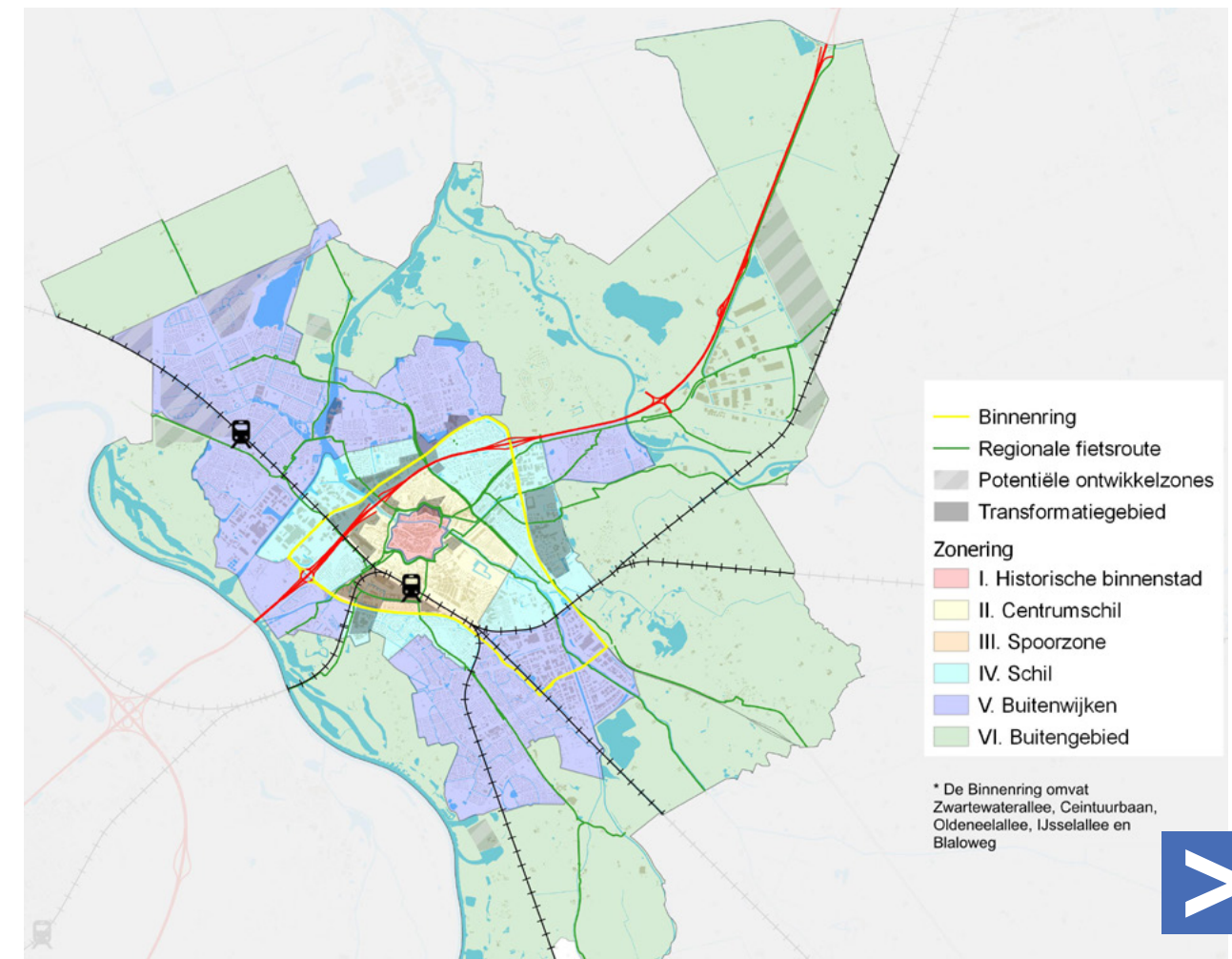
3.2 De zes dynamische zones van Zwolle

In zonekaart hiernaast hebben we gemeente Zwolle opgedeeld in zes zones. De verdeling is op basis van eerder genoemde kenmerken in paragraaf 3.1. De grenzen van de zones kunnen wijzigen. Gezien de ambities van Zwolle kunnen de kenmerken per gebied de komende jaren veranderen. Denk bijvoorbeeld aan de bevolkingsdichtheid door nieuwe woningen of het toevoegen van mobiliteitshubs. De begrenzing van een zone is flexibel. Met behulp van een dynamische parkeerzonekaart kunnen we de gebiedsgrenzen eenvoudig aanpassen. Hierna lichten we de zones toe.

Toelichting van de zones

Zone 1, 2 en 3 vormen het grotere centrumgebied. Hierbij ligt de nadruk op een aangenaam verblijfsgebied waar veel mensen van binnen en buiten Zwolle komen. Binnen het grotere centrumgebied maken we onderscheid tussen:

- De historisch binnenstad
- De centrumschil
- Spoorzone



Zone 1- Historische binnenstad



Dit is een sterk stedelijk gebied waar mensen wonen en werken, maar waar ook veel mensen komen voor bijvoorbeeld cultuur en winkelen.

Het heeft een centrale ligging, dagelijkse voorzieningen op loop- of fietsafstand, goede OV-voorzieningen, veel voetgangers en een zeer hoge bezoekersintensiteit. Daarmee is de openbare ruimte erg schaars.

Zone 2 - Centrumschil



Dit zijn de gebieden rondom het historische centrum waar de openbare ruimte beperkt is. De dagelijkse voorzieningen zitten op loop- en fietsafstand. Het gebied is goed bereikbaar

met het openbaar vervoer. Dit gebied is volop in ontwikkeling. Er is ruimte voor centrumvoorzieningen zoals winkels, leisure en horeca. Dit vergroot de aantrekkelijkheid van dit gebied.

Zo ontstaat er steeds meer verbinding met de historische binnenstad (zone 1). In dit gebied komen centrumhubs, waar zowel bewoners en bezoekers van de centrumschil als de historische binnenstad de auto kunnen parkeren.

Zone 3 – Spoorzone



Een gemengd woon- en werkgebied pal naast station Zwolle. Hiermee heeft het een uitstekende bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Dit gebied wordt verdicht en daarmee de

openbare ruimte beperkter. Dagelijkse voorzieningen zijn op loop- en fietsafstand. In dit gebied valt de gebiedsontwikkeling Spoorzone, ten zuiden van het spoor. Hier wordt de komende jaren flink ontwikkeld tot een nieuw deel van ons stadscentrum. Met de komst van een de nieuwe voetgangersbrug (Passerelle) over het spoor wordt het gebied meer bij het centrum betrokken. Parkeren voor de nieuwe ontwikkelingen in de Spoorzone vindt plaats door middel van hubs aan de randen van het gebied voor bewoners en bezoekers.

Zone 4 - Schil



In deze zone rondom het centrumgebied ligt de focus op stedelijk wonen. De huidige buitenring wordt de toekomstige binnenring en gaat door dit

gebied heen. In deze zone wonen en werken mensen. Er ontstaat hier druk op de openbare ruimte omdat er verdicht wordt en meer mensen zich verplaatsen binnen het gebied. In dit gebied kijken we naar de mogelijkheid om buurthubs te realiseren en passen we indien nodig parkeerregulering toe. Dagelijkse voorzieningen zijn op korte afstand aanwezig. Op dit moment omvat dit gebied de voormalige schilwijken rondom het grotere centrumgebied, aangevuld met de zogenaamde Stadsruit, het gebied grenzend aan weerszijden van de nieuwe Binnenring waar de komende jaren veel ontwikkelingen gaan plaatsvinden. Denk aan de Zwartewateralleezone en Oosterenk.

Zone 5 - Buitenwijk



In zone 5 is het milieu minder stedelijk. Dit is een rustige zone waar voornamelijk mensen wonen. Dagelijkse voorzieningen

en voorzieningen voor het openbaar vervoer zitten op 2 tot 7 kilometer afstand. Deze zone zijn woonwijken als Stadshagen, Holtenbroek, Aa-Landen, Berkum en Zwolle-Zuid. In deze zone bevinden zich ook bedrijventerreinen, zoals de Marlanden. Met werkgebieden gaan we anders om, deze hebben vaak eigen parkeermogelijkheden. Hierdoor hebben parkeermaatregelen weinig tot geen effect op de mobiliteitstransitie.

Zone 6 - Buitengebied



Dit zijn gebieden met een lage dichtheid, veel groen en weinig verkeer. Er is voldoende openbare ruimte beschikbaar. Dagelijkse

voorzieningen en voorzieningen voor openbaar vervoer zijn op meer dan 7,5 kilometer afstand. Ook Hessenpoort, Wijthmen en Herfte vallen onder het buitengebied. Hier wordt gewerkt en gewoond en is de bezoekersintensiteit laag.

4 Beleidskeuzes

In dit hoofdstuk lichten we toe welke beleidskeuzes we maken. Daarbij maken we onderscheid tussen nieuwe gebieden (gebiedsontwikkeling) en de bestaande stad. Vergroenen, het gebied inrichten volgens het STOMP-principe en ruimte en buitengeluk creëren gaat in nieuwe gebieden gemakkelijker dan in bestaand gebied. Ten eerste kunnen we bij nieuwbouw gebruik maken van het verhuismoment van mensen waarbij mobiliteitskeuzes opnieuw bepaald worden. Daarnaast kunnen we met herontwerp van de wijk en de gebouwen beter rekening houden met lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Bovendien kunnen we de parkeercapaciteit efficiënt inpassen. Zo kunnen we duurzame mobiliteit en leefbaarheid al in het ontwerp van de stad verankeren.

In de bestaande stad is dat een ander verhaal. We hebben daar vaak te maken met beperkte openbare ruimte waar mensen intensief gebruik van maken. Sommige plekken zijn ontworpen in een tijd dat de auto nog volop ruimte kreeg. Tegelijkertijd is veel mogelijk in de bestaande stad en willen we de kansen

die er zijn, benutten. Het is echter voor gebruikers een gedragsverandering. We gaan geleidelijk beleid uitrollen en het gebied herinrichten. De planning en de vervolgstappen beschrijven we in hoofdstuk 7.

4.1 Keuzes bij gebiedsontwikkeling

We voeren de volgende beleidsmaatregelen in voor nieuwe gebiedsontwikkelingen:

1. Mobiliteitsnormen

Dit zijn normen voor alle vervoermiddelen volgens het STOMP-principe. We maken ze onderling afhankelijk, duidelijk en navolgbaar. Daarbij gelden in ieder geval de volgende uitgangspunten:

- a. **Fietsparkeernormen worden als minimum standaard opgenomen in het beleid.** Dat betekent dat bij gebiedsontwikkeling eisen worden gesteld aan het aantal fietsparkeerplaatsen en de kwaliteit ervan.
- b. **Mobiliteitsnormen volgen uit de kwaliteit van alle vervoeropties.**

In plannen waar overduidelijk meer ruimte is voor



lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit, kan de parkeeropgave voor auto's omlaag. In het uitwerkingsbeleid definiëren we kwaliteitsnormen voor de vormen van mobiliteit. We stimuleren het structureel aanbieden van deelmobiliteit (particulier en commercieel) in nieuwe gebiedsontwikkelingen ter vervanging van autoparkeren voor bewoners.

c. Autoparkeernormen worden verlaagd.

We actualiseren de autoparkeernormen op basis van ontwikkelingen op het gebied van groei, duurzaamheid en mobiliteit.

De normen voor autoparkeren worden lager dan ze nu zijn.

d. We zorgen voor voldoende laadmogelijkheden voor elektrische voertuigen.

Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen leggen we op alle parkeerplaatsen de benodigde leidingen en aansluitvermogen aan om elektrisch te kunnen laden. Bij oplevering staat bij minimaal dertig procent van de parkeerplaatsen een werkend laadpunt.

2. Voertuigen parkeren we niet meer in de openbare ruimte

Dat geldt met name voor de fiets en de auto. Waar mogelijk of wenselijk geldt dit ook voor deelmobiliteit.

a. Fietsparkeren vindt plaats op eigen terrein.

Voor alle nieuwbouw gebeurt dit op eigen terrein in aantrekkelijke voorzieningen, eventueel in collectieve (in pandige) voorzieningen. Fietsparkeervoorzieningen bieden voldoende (manoeuvrer)ruimte voor buitenmodel fietsen zoals bakfietsen.

b. Deelmobiliteit wordt aangeboden op aantrekkelijke locaties binnen het ontwerp.

Voor deelmobiliteit (particulier en commercieel), gekoppeld aan gebiedsontwikkeling, kijken we naar de beste plek om deze voertuigen te stallen zodat we het gebruik optimaal stimuleren.

c. Autoparkeren vindt plaats op eigen terrein of in collectieve parkeervoorzieningen.

Bij nieuwbouw worden parkeervoorzieningen op eigen terrein gerealiseerd of in collectieve parkeervoorzieningen. Zo kunnen we efficiënt gebruik maken van de parkeercapaciteit door dubbelgebruik

van bijvoorbeeld bewoners, bedrijven en bezoekers. Kan een ontwikkelaar onderbouwen dat parkeren op eigen terrein niet mogelijk is of ligt de ontwikkeling in een (zeer) sterk stedelijk gebied? Dan zijn bestaande parkeeraccommodaties in de omgeving of in nieuwe parkeervoorzieningen op grotere afstand een oplossing. Daar houden we wel rekening met maximale loopafstanden. In de historische binnenstad en de Spoorzone (zone 1 en 3) willen we zo min mogelijk autoverkeer. Daarom staan we hier parkeren op eigen terrein in principe niet toe.

4.2 Keuzes in bestaand stedelijk gebied

Onderstaande maatregelen treffen we in bestaande gebieden. Deze stellen we op en vast in een mobiliteitsplan integraal met de gebiedsontwikkeling:

1. We faciliteren de fiets en deelmobiliteit

Deze maatregelen nemen we om te zorgen dat mensen vaker kiezen voor duurzamere vormen van mobiliteit in plaats van de eigen auto. We nemen drie concrete maatregelen:

a. We zorgen voor voldoende ruimte voor fietsparkeren, eventueel collectief en inpandig.

Waar nodig transformeren we hiervoor bestaande parkeerplaatsen voor de auto naar stallingsplekken voor de fiets. Bij inpandige voorzieningen streven we ernaar dat deze 24 uur per dag toegankelijk zijn voor bewoners en dat voor bezoekers ruime openingstijden gelden.

b. We maken plaats voor een geclusterd aanbod van deeltweewielers.

Microhubs zijn digitaal zichtbaar in de app van aanbieders, net als het aantal beschikbare deeltweewielers. Waar nodig, bakenen we de parkeerplaatsen ook fysiek af. Hiermee houden we de schaarse openbare ruimte toegankelijk en aantrekkelijk. Het clusteren van deeltweewielers gaat in lijn met de gemeentelijk uitrol van het beoogde mobiliteitshub-netwerk. Elk type krijgt ruimte voor het stallen van deeltweewielers. Dit maken we concreet in het actieplan deelmobiliteit.



c. We bieden ruimte voor deelauto's (particulier en commercieel).

We nemen parkeervergunningen voor deelauto's mee in het maximum aantal vergunningen per parkeersector. We hebben voorkeur voor vergunningen voor elektrische deelauto's. We zetten stadsbreed in op het verlenen van vergunningen voor deelauto's op basis van het zone-floating systeem. Dit betekent dat deelauto's een vergunning krijgen voor een parkeersector en niet voor een vaste parkeerplaats. Op deze manier kan een parkeerplaats voor meerdere soorten voertuigen dienen. Daarnaast faciliteren we het aanbod van deelauto's in mobiliteitshubs. Deze punten maken we concreet in het actieplan deelmobiliteit, dat volgt na de vaststelling van deze parkeerstrategie.

2. We maken autoparkeren mogelijk waar dat wenselijk is en sturen waar dat niet passend is.

a. We breiden het gereguleerde gebied uit voor autoparkeren in de openbare ruimte.

Hiermee voorkomen we overlast van bijvoorbeeld

bezoekers of bedrijven die op straat parkeren, op plekken die we willen geven aan vergunninghouders of waar we ruimte zoeken voor onze stedelijke ambities. We breiden de gebieden en de tijdstippen uit waarop we het autoparkeren reguleren. Dit bekijken we vanuit de gehele stad. Hiermee zorgen we voor eenduidige afspraken en dat we onze stedelijke ambities kunnen waarmaken.

b. Een nieuwe aanpak voor de invoering van betaald parkeren en parkeervergunningen.

Om een continue verplaatsend waterbedeffect zoveel als mogelijk te voorkomen, worden er gebieden pro-actief gereguleerd. Dit ter voorkoming of beperking van toekomstige of huidige overlast waarbij rekening gehouden wordt met logische grenzen (bijv. spoorlijnen, watergangen etc.). In het gebied worden maatregelen (betaaltijden, tarief, parkeerduur, aantal vergunningen etc.) voorgesteld die overeenkomen met de zone waarin het gebied zich bevindt. We stellen een parkeersonderverdeling vast voor heel Zwolle als kader waarbinnen we werken. Als er redenen zijn om betaald parkeren en parkeervergunningen in een buurt in te



voeren, doen we een voorstel en gaan we in gesprek met bewoners (conform Zwolse aanpak 'Hanza!'). Draagvlakmetingen zullen niet meer worden gebruikt.

c. Een vergunning om de auto voor de deur te parkeren, is niet vanzelfsprekend.

Daarnaast zijn we strenger in de uitgifte van een bedrijvenvergunning, een bezoekersvergunning en een vergunning voor een tweede auto, dan voor een eerste bewonersvergunning. Dit geldt met name voor centraler gelegen zones. Voor de historische binnenstad (zone 1), hebben we in het ontwikkelprogramma 'Ons Stadshart van Morgen' en het 'Coalitieakkoord 2022-2026' al een aantal keuzes gemaakt. We willen toe naar een autoluwe binnenstad. Uiteindelijk willen we dat inwoners alleen op eigen terrein kunnen parkeren en dat er verder alleen ruimte is in de binnenstad om te parkeren voor inwoners en bezoekers die slecht ter been zijn. Voor laden en lossen blijft ruimte. Dit alles voeren we in fasen in. De eerste stap is dat we een einde gaan maken aan het parkeren op straat voor bezoekers. Ons doel is om vanuit het voetgangersgebied gefaseerd

nieuwe autoluwe gebieden toe te voegen, passend bij het actuele en gewenste dominante gebruik. Waarbij we werken aan voldoende parkeerfaciliteiten en mobiliteitshubs rond de binnenstad. Dit alles doen we in goed overleg met inwoners en ondernemers. We verplaatsen straatparkeren gefaseerd uit de historische binnenstad. Daarbij maken we onderscheid tussen betaald parkeren voor bezoekers en parkeren voor vergunninghouders.

- **Betaald parkeren voor bezoekers**

De komende vijf jaar verwijderen we de betaalde parkeerplekken op straat in de binnenstad die nu bestemd zijn voor bezoekers. Zij kunnen dan gebruikmaken van één van de parkeervoorzieningen in en rondom de historische binnenstad.

- **Parkeren voor vergunninghouders**

We voegen geen parkeerplaatsen meer toe op straat en we geven alleen nog nieuwe abonnementen uit voor parkeren in de parkeervoorzieningen. Bewoners met een bestaande vergunning behouden voor hun eerste auto het recht op een abonnement in een collectieve parkeervoorziening of hub.

d. Verschillende parkeertarieven.

We willen de openbare ruimte beter benutten voor groen, spelen en ontmoetingsplekken. Daarvoor investeren we in nieuwe fietsparkeerplaatsen en mobiliteitshubs. Deze bekostigen we deels uit de parkeertarieven. Het kan nodig zijn dat we deze tarieven stapsgewijs verhogen.

Daarnaast hanteren we verschillende tarieven. Het parkeertarief in een hub is lager dan op straat. Hiermee stimuleren we het gebruik van parkeerhubs. Bovendien is het parkeertarief verder van het centrum lager dan in het centrum.

e. Waar nodig, halen we gefaseerd parkeerplekken weg op straat.

Dit kan bijvoorbeeld nodig zijn in drukke gebieden waar we ook ruimte willen creëren om aangenamer en veiliger te lopen, te fietsen of te verblijven. Maar ook om fietsparkeren of het stallen van deelmobiliteit mogelijk te maken. We bieden parkeeralternatieven op plekken waar wel ruimte is. Dat kunnen ook collectieve parkeervoorzieningen of hubs zijn.

f. In bestaand gebied brengen we de laadcapaciteit verder op orde voor elektrische auto's.

We voegen gefaseerd elektrische laadpalen toe. Hierbij hanteren we vier categorieën:

1. Proactieve laadpalen: een deel van de laadpalen wordt voor de vraag uit (proactief) geplaatst.
2. 'Paal-volgt-auto' laadpalen: laadpalen die we plaatsen op basis van een aanvraag van de e-rijder.
3. Laadpalen op basis van gebruikscijfers
4. Laadpalen op aanvraag van gemeente

Stapsgewijs

Bovenstaande maatregelen voeren we niet van de ene op de andere dag in, maar we blijven stappen zetten. Ze zijn een verlengde van de weg die we al eerder zijn ingeslagen om anders om te gaan met de openbare ruimte. Denk aan de invoering van betaald parkeren en parkeervergunningen. We nemen ruim de tijd om de maatregelen stapsgewijs in te voeren. De komende tien tot vijftien jaar gaan we hiermee aan de slag vanuit de volgende uitgangspunten:

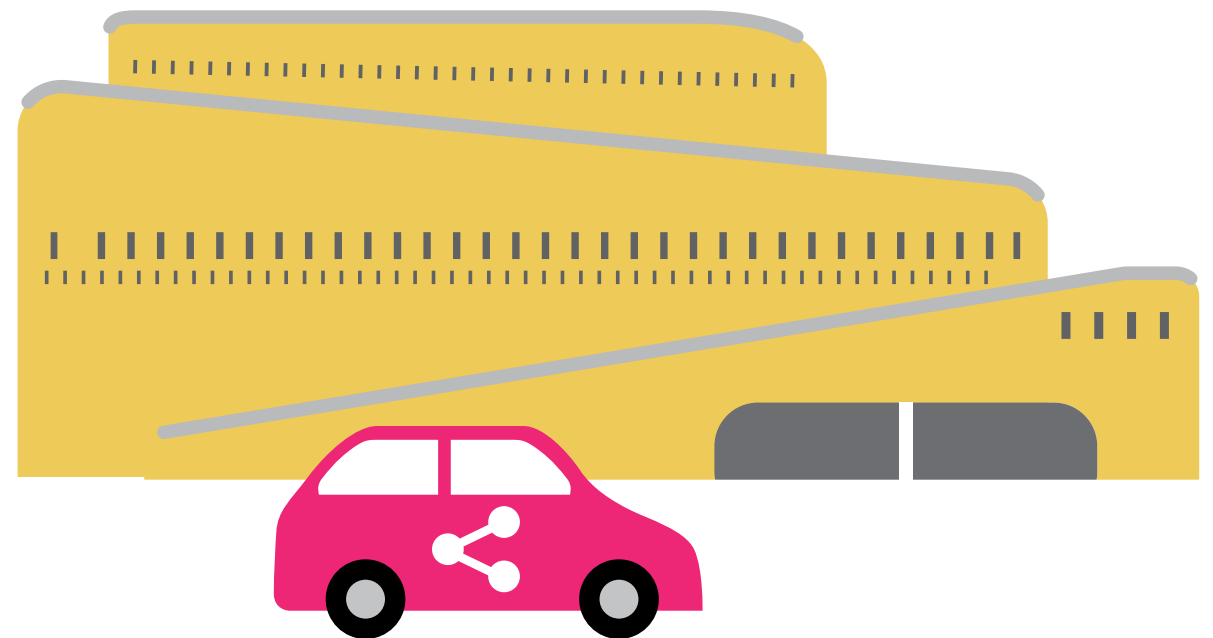


- **We werken van binnen naar buiten**

We zetten de maatregelen in daar waar de druk op de openbare ruimte en de parkeerdruk het hoogst zijn: van de historische binnenstad naar buiten.

- **We benutten de ontwikkelingen** (zoals nieuwbouw of toenemende parkeerdruk). Bijvoorbeeld bij grote gebiedsontwikkelingen als de Spoorzone, Stadshart of Weezenlanden-Noord. Door de beperkt beschikbare ruimte worden hier minder parkeerplaatsen aangelegd, daardoor kan er op andere plekken druk ontstaan op de openbare ruimte als daar geen maatregelen zijn. Het reguleren van parkeren doen we om de huidige bewoners te beschermen voor toekomstige parkeerdruk. Daarnaast om ervoor te zorgen dat nieuwe bewoners weten waar ze aan toe zijn qua parkeren in hun toekomstige woonwijk. De exacte uitwerking van de strategie en het tijdspad volgen later.

Nadat de gemeenteraad de parkeerstrategie heeft vastgesteld, gaan we onderdelen uitwerken. Bij de uitwerking passen we de Zwolse participatie aanpak Hanza! toe.



5 Wat willen we bereiken met de parkeerstrategie?

Hoe zorgen we ervoor dat Zwolle een fijne stad blijft om te wonen, ondernemen en te bezoeken? We gaan voor een duurzame, veilige en klimaatbestendige stad met veel groen, schone lucht en waar tegelijkertijd ruimte is voor nieuwe woningen. Kortom: hoe zorgen we ervoor dat er voor ieder wat wils is én blijft? De parkeerstrategie draagt bij aan de ambities die we als stad willen realiseren. Bijvoorbeeld zoals omschreven in de omgevingsvisie.

5.1 We maken groei in woningbouw mogelijk

De Omgevingsvisie van Zwolle beschrijft de ambitie van tienduizend extra woningen voor 2030. Dit zijn woningen die voornamelijk in de bestaande stad bijgebouwd worden. Daarnaast zijn er bijpassende opgaven, bijvoorbeeld werkgelegenheid en voorzieningen zoals winkels, zorg en onderwijs.

5.2 We gebruiken ruimte slim en efficiënt

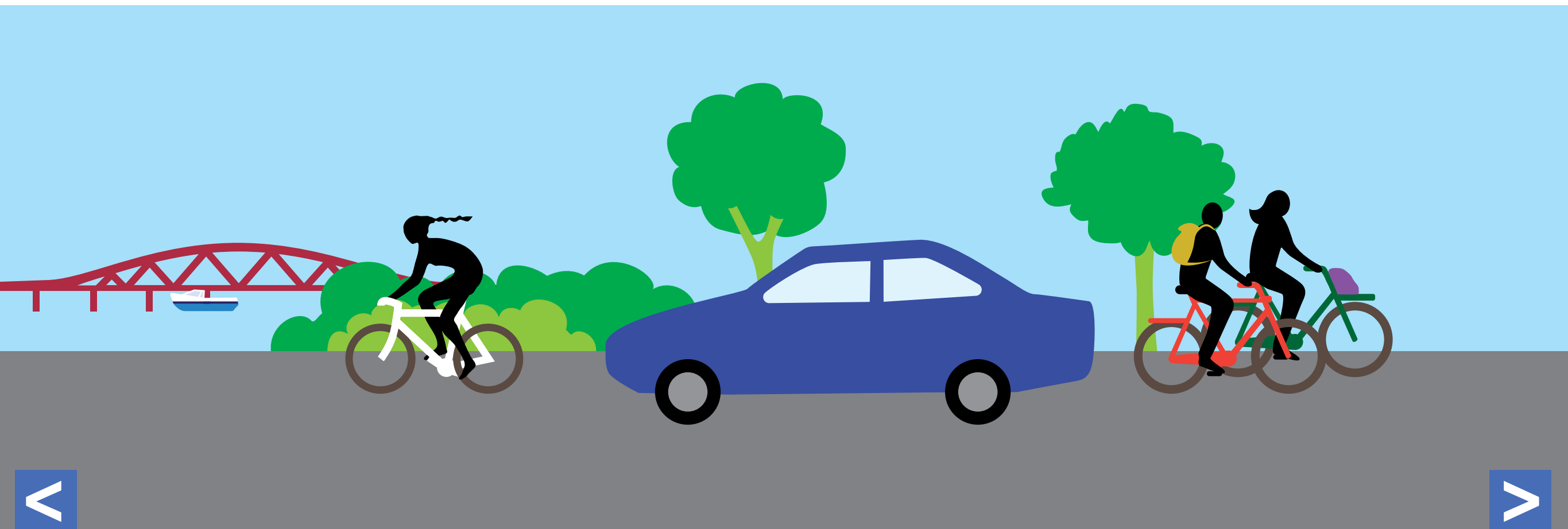
We moeten slim omgaan met de ruimte die we hebben. Dit doen we bijvoorbeeld door te verstedelijken nabij hoogwaardige openbaar vervoer (HOV)-knooppunten. Zo kunnen mensen vanuit de extra woningen zoveel mogelijk via bestaande infrastructuur reizen. Uit onderzoek blijkt dat auto's gemiddeld 95% van de tijd niet gebruikt worden. Dit betekent dat een auto ongeveer 23 uur per dag stilstaat en 20 vierkante meter openbare ruimte inneemt. In gebieden waar alleen wonen of juist alleen werken voorkomt, is dat ruimtegebruik nog hoger. Dit is ruimte die je ook voor andere doeleinden kunt inzetten. Daarom willen we de bestaande parkeercapaciteit zo efficiënt mogelijk benutten en de aanleg van nieuwe zoveel mogelijk beperken.



5.3 Zwolle is van ons allemaal

We zetten in op een toegankelijke, bereikbare en gastvrije stad. Dat betekent dat de openbare ruimte in eerste instantie ook echt openbaar is. Waar mogelijk, durven we vaker te kiezen voor een inrichting die ontmoeten, bewegen en spelen in het groen stimuleert. We geven de ruimte aan voetgangers en fietsers. Verdichten betekent dat er meer mensen gebruik gaan maken van dezelfde openbare ruimte.

Het belang van een fijne uitnodigende buitenruimte is daarom groot. Een mooi park, een veilige speelplek en uitnodigende ontmoetingsplekken worden waardevoller dan ooit.

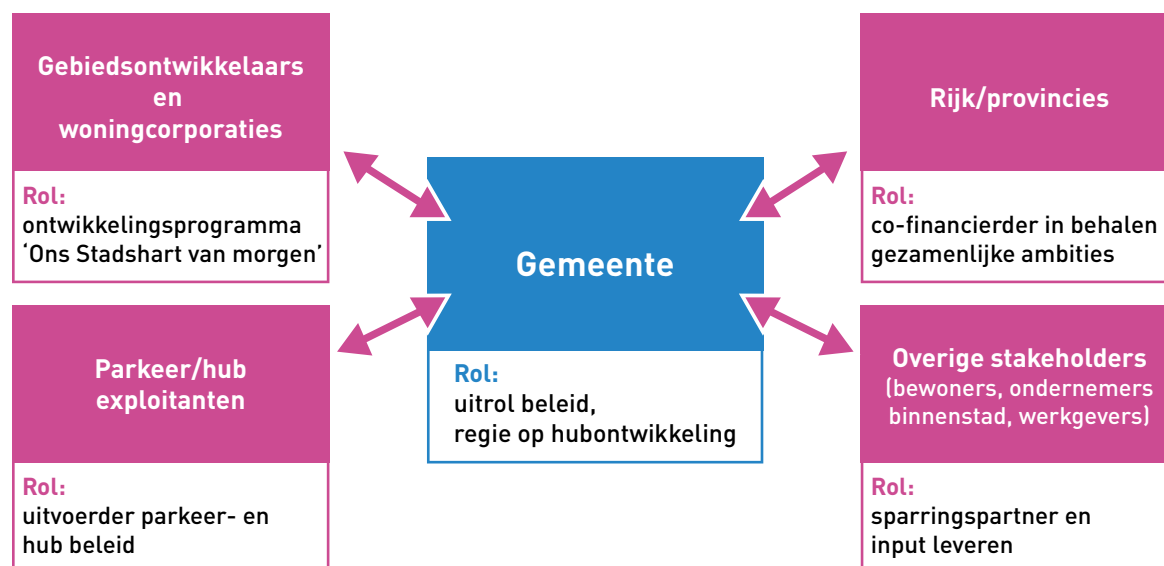


6 Wat is er nodig om de parkeerstrategie te laten slagen?

Voorgaande hoofdstukken beschreven de uitgangspunten van de nieuwe parkeerstrategie. Na besluitvorming hierover kunnen we het beleid uitwerken. Dit kunnen we als gemeente niet alleen realiseren. Hiervoor moeten we samenwerken met onze partners. In dit hoofdstuk gaan we in op de samenwerking, de verschillende rollen en wat er financieel nodig is om deze parkeerstrategie te realiseren.

6.1 Nauwe samenwerking met partners

Hoe zorgen we ervoor dat we samen met onze partners de parkeerstrategie realiseren? Onderstaand figuur geeft de rolverdeling en samenhang tussen de partijen weer.



In deze parkeerstrategie ligt veel nadruk op het parkeren in collectieve parkeervoorzieningen en mobiliteitshubs. Deze voorzieningen en hubs zijn meestal nog niet aanwezig of moeten nog getransformeerd worden van parkeergarage tot mobiliteitshub. In heel Nederland is de realisatie van mobiliteitshubs sterk in ontwikkeling. Dit betekent dat we ons op nieuw terrein begeven. Er zijn nog geen standaard afspraken met betrekking tot de governance, realisatie en financiering van hubs. Deze worden momenteel verder uitgewerkt in de adaptieve ontwikkelstrategie mobiliteitshubs van gemeente Zwolle. Om de realisatie van dit type voorzieningen zo snel mogelijk te maken, moeten we nauw samenwerken met onze partners. Op nieuwbouwlocaties verloopt deze samenwerking zoveel mogelijk via de gebiedsontwikkelingen. In bestaande gebieden neemt de gemeente in eerste instantie de regie.

6.2 Financiën: investeren en parkeerbegroting

Om vanuit mobiliteit bij te dragen aan de ambities van Zwolle, zijn maatregelen en investeringen nodig. Dit vraagt om een andere invulling van de

parkeerbegroting. We maken hierbij onderscheid tussen de nodige investeringen om het parkeerbeleid in te voeren, bijvoorbeeld de realisatie van mobiliteitshubs en exploitatiekosten voor de lange termijn.

Investerings

Voor de realisatie van deze parkeerstrategie zijn investeringen nodig.

1. Realisatie van mobiliteitshubs: dit vraagt om forse (voor)investeringen vanuit de gemeentelijke begroting.

- In de binnenstad en transformatiegebieden gaat het om bestaande parkeergarages ombouwen tot mobiliteitshubs.
- In de schil- en woonwijken voor het realiseren van buurt- en microhubs.
- Op nieuwbouw- en transformatielocaties voor de realisatie van nieuwe mobiliteitshubs.

Binnen gebiedsontwikkelingen valt de investering van mobiliteitshubs deels binnen de grondexploitatie van de ontwikkeling. In bestaande gebieden valt de investering vrijwel volledig binnen de gemeentelijke

begroting. Waar investeringen invloed hebben op de bredere bereikbaarheid van de stad en de regio, kunnen we cofinanciering zoeken bij de provincie en het Rijk.

2. Realisatie van extra fietsparkeervoorzieningen: op plekken met te weinig fietsparkeervoorzieningen investeren we in aanvullende plekken. Deze investeringen vallen volledig onder de gemeentelijke begroting. Daarnaast zetten we in op cofinanciering door de provincie en het Rijk bij de realisatie van extra fietsvoorzieningen en een bijdrage van ontwikkelaars in een gebiedsontwikkeling.

3. Opheffen van straatparkeren: op plekken waar parkeerplaatsen een andere functie krijgen, moeten we investeren in de openbare ruimte. Deze kosten kunnen we niet toekennen aan parkeren, maar vooral aan de nieuwe functie en ambities, zoals fietsparkeren, groen speelplekken en klimaat.

4. Uitbreiding gereguleerd gebied: op plekken waar betaald parkeren en vergunningen worden ingevoerd, moeten we onder andere parkeerautomaten realiseren in de openbare ruimte.

Exploitatiekosten

In het huidige beleid maken we exploitatiekosten voor parkeren. Denk aan handhaving, exploitatie van parkeergarages en dergelijke. Deze kosten stijgen. Hieronder schetsen we de aanvullende exploitatiekosten van de nieuwe parkeerstrategie.

- 1. Vergroten gereguleerd gebied:** dit vergroot ook het aantal taken. Denk bijvoorbeeld aan de administratieve last voor vergunningen uitgeven en het handhaven van het gestelde beleid. Deze kosten beperken we zoveel mogelijk door de inzet van digitale middelen, bijvoorbeeld voor het vergunningenproces (e-loket) en handhaving via scanauto's.
- 2. Exploiteren hubs en fietsparkeervoorzieningen:** bijvoorbeeld van beheer, onderhoud en personeelskosten op de locatie. Binnen mobiliteitshubs dekken we deze kosten zoveel mogelijk vanuit de parkeeropbrengsten en bijdragen van partners zoals ontwikkelaars.
- 3. Opheffen van straatparkeren en faciliteren in collectieve gebouwde parkeervoorzieningen:** het opheffen van parkeerplaatsen leidt tot minder

inkomsten. Uit onderzoek blijkt dat een deel van de parkeerders een ander vervoermiddel gaat gebruiken. Daarnaast zijn de uitgaven van collectieve parkeervoorzieningen hoger, wat niet opweegt tegen de hogere opbrengsten uit hogere tarieven. Per saldo betekent dat hogere kosten.

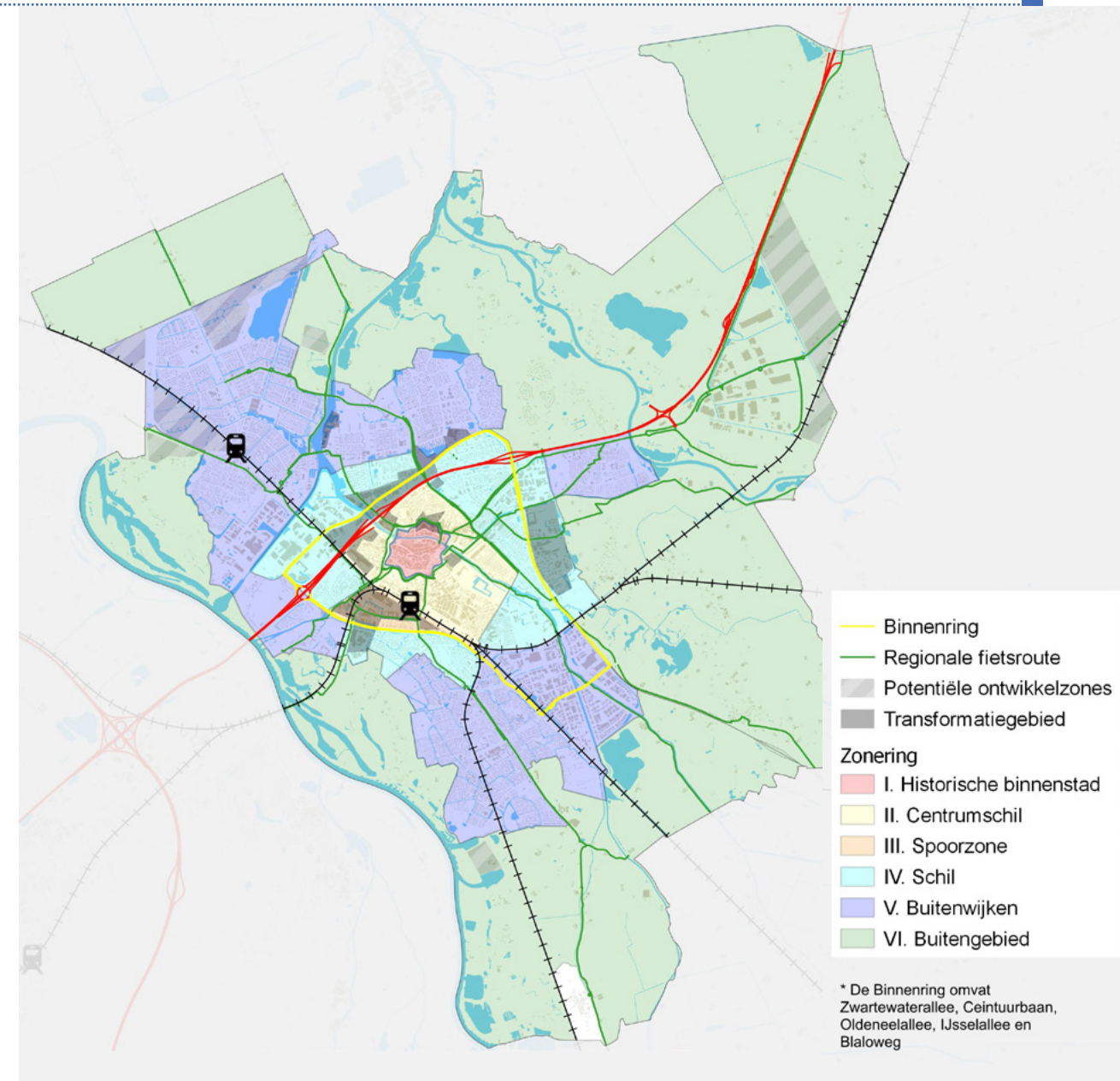
Exploitatieopbrengsten

We nemen ook maatregelen die de investeringen en hogere exploitatiekosten deels kunnen dekken.

- 1. Inkomsten van het gereguleerd gebied:** een groter gereguleerd gebied levert extra inkomsten op van vergunningen, abonnementen in parkeeraccommodaties en betaald parkeren.
- 2. Aanpassing van de parkeertarieven:** we willen de openbare ruimte beter benutten voor groen, spelen en ontmoetingsplekken. Daarvoor doen we investeringen in nieuwe fietsparkeerplaatsen en mobiliteitshubs en stimuleren deelmobiliteit. Deels worden deze bekostigd uit de parkeertarieven. Het kan nodig zijn om deze tarieven stapsgewijs te verhogen.

Daarnaast hanteren we verschillende tarieven: parkeren in een hub wordt goedkoper dan parkeren op straat. Hiermee stimuleren we het gebruik van parkeerhubs. En parkeren verder van het centrum is goedkoper dan parkeren in het centrum.

3. Aanpassing van de tarieven voor vergunningen en abonnementen: de prijs voor een vergunning (straatparkeren) of een abonnement (parkeeraccommodatie) is afhankelijk van het type en de locatie. De tarieven voor parkeren in een parkeervoorziening worden bepaald op basis van een marktconform tarief. De prijs voor een vergunning op straat ligt hoger dan voor een abonnement in een parkeervoorziening. En het parkeertarief per uur voor straatparkeren is hoger dan in een parkeervoorziening. Tot slot ligt het tarief voor een vergunning in de stedelijke zones hoger dan in de woonwijken.



De uitgangspunten met betrekking tot de parkeerexploitatie

Het uitgangspunt voor de parkeertarieven in de verschillende type hubs is de kaart met de nieuwe parkeerzonering. Op basis daarvan vallen de hubs in de volgende zones:

- Centrumhubs Stadshart: zone II
- Centrumhubs Zuid: zone III
- Stadsrandhubs: zone V of VI
- OV-hubs: station Zwolle zone I en station Stadshagen zone
- Buurt- en microhubs: alle zones mogelijk afhankelijk van de locaties

Om de hoogte te bepalen van de parkeertarieven in de mobiliteitshubs, gelden de volgende overwegingen:

- Hubs worden onderdeel van een netwerk. Daarom moeten we de financiële haalbaarheid stadsbreed bekijken.
- Hub-specifieke businesscases geven inzicht, maar zijn onvolledig vanwege netwerkeffecten. Realisatie van hubs leidt immers ook tot afname van straatparkeren en daarmee afname van parkeerinkomsten.
- Tarieven voor parkeren in hubs moeten hand-in-hand gaan met de tarieven voor de verschillende zones voor straatparkeren en parkeren in de huidige garages.

Als parkeertarieven net buiten de hub lager zijn, dan heeft dat effect op wie waar gaat parkeren. We moeten de tarieven stadsbreed bepalen.

- Er is een uitwerking nodig van een stadsbrede parkeerexploitatie voor de komende jaren 2025, 2030 en 2040 waarin de parkeerexploitaties van individuele hub zijn meegenomen.

Met parkeeropbrengsten versterken we de stad

Met de opbrengsten uit parkeergeld bekostigen we het beheer en onderhoud van het auto- en het fietsparkeren. Achter parkeergelden zit geen verdienmodel maar een investeringsmodel. Zo draagt dit bij aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en gastvrijheid van de stad.

7 Hoe verder: de vervolgstappen in beeld

Met deze nieuwe parkeerstrategie schetsen we de doelstellingen op het gebied van parkeren. We bewegen mee met de ontwikkelingen van de stad. We willen Zwolle leefbaar, toegankelijk, gastvrij en bereikbaar houden voor iedereen. Dat doen we vanuit het STOMP-ontwerpprincipe en we gaan voor een helder beleid met ruimte voor specifieke behoeften. Tegelijkertijd zetten we in op de ontwikkeling van hubs. We hebben de zones van Zwolle geactualiseerd en verschillende beleidskeuzes geschetst. Maar hoe nu verder? In dit laatste hoofdstuk schetsen we de vervolgstappen.

7.1 Uitwerking van het beleid

De parkeerstrategie uitvoeren, kan niet in één dag. Hiervoor is uitwerkingsbeleid nodig. In de uitwerking beschrijven we per zone onder andere:

- concrete mobiliteitsnormen;
- de tarieven;
- de inregeling van de vergunningenuitgifte;
- de tijdsduur van parkeerregulering.

Nadat deze strategie is vastgesteld, kost het naar verwachting minimaal een jaar om de uitwerking en besluitvorming rond te krijgen. Hiervoor zetten we de volgende stappen:

- **Aanvulling Omgevingsvisie**

We verrijken de aanvulling met de vastgestelde uitgangspunten en maatregelen uit deze parkeerstrategie. De besluitvorming over de aanvulling vindt naar verwachting plaats in 2025.

- **Actieplan Parkeren**

We actualiseren het concrete beleid rondom parkeren. We werken de uitbreiding van de zones uit in concrete beleidsregels. Het is belangrijk dat gereguleerd parkeren is ingevoerd op het moment dat in Zwolle de grote binnenstedelijke woningbouwopgave wordt gerealiseerd. Om geen overlast te krijgen van parkeerders van nieuwe woningen in de omliggende buurten, gaan we het gereguleerd parkeren ook invoeren in de omliggende buurten.



Concreet betekent dit:

gereguleerd parkeren wordt verder uitgebreid in en rondom de gebiedsontwikkelingen (als eerste zone 1 tot en met 4 tot 2030. Zone 5 waar noodzakelijk na 2030)

- **Actieplan Mobiliteitsnormen**
- **Adaptieve Ontwikkelstrategie Mobiliteitshub**
- **Actieplan Fietsparkeren**
- **Actieplan Deelmobiliteit**
- **Actieplan Verkeersveiligheid**
- **Actieplan Elektrisch laden**

7.2 Invoeren van beleidskeuzes

Paragraaf 4.1 beschrijft een aantal maatregelen voor gebiedsontwikkeling. De maatregelen maken we concreet in het actieplan Mobiliteitsnormen voor alle zones. Zodra het actieplan Mobiliteitsnormen af is, gelden deze normen voor alle bouwplannen. Tot die tijd geldt het vigerend beleid.

Vervolg invoeren beleid in zones en planning

Ook voor het bestaande gebied hebben we in hoofdstuk 4.2 een aantal beleidskeuzes beschreven. In het bestaande gebied gaan we het beleid gefaseerd invoeren. Voor het gebied, dat de zones I, II en III omvat (Historische binnenstad, Centrumschil en Spoorzone) sluiten we met het beleid aan bij de ambities van het gebied. Voor de gebieden waar veel ontwikkeling plaatsvindt, met name in de zones I, III en IV zorgen we dat we in het bestaand gebied rondom de gebiedsontwikkeling de noodzakelijke randvoorwaarden voor de ontwikkeling regelen, bij oplevering van de woningen.



Bijlage 1

Voortbouwen op vastgesteld beleid



Deze parkeerstrategie bouwt voort op vastgesteld beleid vanuit o.a. de Omgevingsvisie, Verstedelijkingsstrategie, de Mobiliteitsvisie, het Ontwikkelprogramma 'Ons Stadshart van Morgen', de Toegankelijke stad, en Zero Emissie Stadslogistiek.

Daarnaast hanteren we kaders uit het Coalitieakkoord. In de visies zijn reeds bepaalde keuzes gemaakt die we in de strategie als vertrekpunt hanteren. Hieronder geven we voor de belangrijkste stukken de belangrijkste punten in relatie tot parkeren weer.

Coalitieakkoord 2022 – Samen voor een waarde(n)volle toekomst

In het coalitieakkoord zijn al enkele aanknopingspunten met betrekking tot parkeren vastgesteld:

- We werken toe naar een autoluwe binnenstad.
- We maken een einde aan parkeren op straat voor bezoekers.
- Inwoners kunnen alleen op eigen terrein parkeren.
- We introduceren eerst nieuwe vormen van vervoer en parkeermogelijkheden, daarna schaffen we het oude af.

Omgevingsvisie

In de Omgevingsvisie wordt de mobiliteitsambitie voor de toekomst geschetst. Zwolle blijft een bereikbare en gastvrije stad met haar sterke regionale functie. Tegelijkertijd bouwen we de komende 10 jaar 1000 woningen per jaar bij en zetten we in op duurzame mobiliteit. Mobiliteit organiseren we ruimte-efficiënter en duurzamer. Enkele uitgangspunten daarvoor:

- Streven naar een lagere parkeervraag.
- Verstedelijking vindt plaats nabij hoogwaardige openbaar vervoer (HOV)-knooppunten.
- De STOMP-methodiek en mobiliteitsprogramma's van eisen hanteren we als basis in nieuwe gebiedsontwikkelingen.
- De Buitenring wordt de stedelijke binnenring.
- Zwolle is en blijft een Fietsstad: we zorgen voor goede fietsparkeervoorzieningen en doorfietsroutes.
- Geen straatparkeren in het centrum meer, parkeren gebeurt aan de rand van de stad.
- Deelmobiliteit en fietsparkeren pogen we te stallen in gebouwde voorzieningen.



- Er wordt een hubstrategie ontwikkeld voor ruimtelijke kwaliteit met Stadsrandhubs, OV hubs, Buurthubs en Centrumhubs.

Verstedelijkingsstrategie

In de verstedelijkingsstrategie zijn diverse punten vastgesteld die relevant zijn voor de parkeerstrategie:

- De regio Zwolle heeft een centrale en cruciale positie in het OV-netwerk van Nederland.
- Toename van 50.000 woningen in de regio Zwolle richting 2040, waarvan 15.000 tot 25.000 woningen in Stedelijk Zwolle. Er worden circa 8000 woningen in het Stadshart en de Spoorzone voorzien.
- Verdichting vindt plaats in inbreidingslocaties in de stadskrans. (Ceintuurbaanzone, Zwartewateralleezone). Daarnaast worden er mogelijk nog andere ontwikkelzones gedefinieerd.
- Zuinig gebruik van ruimte.
- Extra woningen betekent ook extra verplaatsingen en dus extra ruimte voor mobiliteit. De stad streeft een mobiliteitstransitie na waarin vooral ruimte-efficiënte,

actieve vormen van mobiliteit (lopen en fiets) worden gestimuleerd. Dit is ook nodig om drukke gebieden aantrekkelijker te maken voor de voetganger of fietser.

Mobiliteitsvisie

In de mobiliteitsvisie staan onderstaande maatregelen benoemd die van invloed zijn op het parkeerbeleid van de gemeente Zwolle:

- Hanteren STOMP-principe als uitgangspunt bij ontwerp-opgaven. We bouwen nabij looproutes, fietsroutes en OV-knooppunten.
- Het efficiënter benutten van de bestaande capaciteit door bijvoorbeeld dubbelgebruik van parkeeraccommodaties te stimuleren.
- Parkeren aan de rand van de (binnen)stad om parkeerdruk van bezoekers in de stad zelf te verlagen.
- Betere fietsparkeervoorzieningen in de stad om het gebruik van de fiets aantrekkelijker te maken.
- Het inrichten van mobipunten of mobiliteitshubs, waar overstap op deelmobiliteit wordt gefaciliteerd.

- Introductie van integrale mobiliteitsconcepten bij nieuwe gebiedsontwikkelingen, waarbij parkeren het sluitstuk van het systeem vormt i.p.v. een vooraf bepaalde eis.

Ontwikkelprogramma en Uitvoeringsagenda Stadshart van Morgen

Zoals eerder aangegeven is de ontwikkeling van het Stadshart al langer onderweg. Sinds 2002 zijn we in Zwolle gestart met het autoluw maken van de binnenstad. Over het parkeren zijn daarvoor de volgende maatregelen benoemd:

- We voegen geen parkeerplaatsen meer toe op straat.
- We willen alleen nog nieuwe vergunningen uit geven voor parkeren in de parkeervoorzieningen.
- We gaan gefaseerd aan de slag.
- We maken onderscheid tussen betaald. parkeren voor bezoekers en parkeren voor vergunninghouders.
- De komende vijf jaar verwijderen we de betaalde parkeerplekken op straat in de binnenstad, die nu bestemd zijn voor bezoekers.

- Parkeren voor vergunninghouders nemen we langer de tijd.
- We beginnen met het verwijderen van vergunninghoudersplekken, op plekken waar echt ruimte nodig is om een goed wandel- en fietsnetwerk te realiseren. Een voorbeeld hiervan is de Koestraat.
- Voor elke ingreep bieden we een goed alternatief aan. Voor de eerste periode is dit alternatief aanwezig, omdat we een overschot hebben aan capaciteit in de bestaande parkeervoorzieningen

Bijlage 2

**Factsheets en conclusies
benchmarkgemeenten
en conclusie uit Benchmark**



Gemeente Leiden

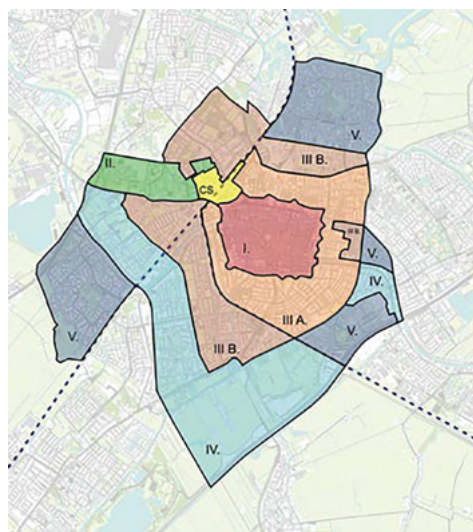
Framing en positionering van de strategie

Titel strategie	Parkeervisie, Auto- en fietsparkeren 2020 - 2030
Vastgesteld in	2020
Doelstellingen parkeerstrategie	1. De juiste parkeerder op de juiste plek. 2. Openbare ruimte is, in een sterk groeiende stad, te kostbaar om nog verder te verstenen voor parkeerplaatsen. 3. De fiets krijgt een prominente rol als duurzame en schone vervoersvorm.
Koppeling met andere beleidsterreinen	Mobiliteitsnota 2020-2030, Omgevingsvisie Leiden 2040
Uitwerkingsbeleid	Beleidsuitwerkingen zijn grotendeels gebiedsgericht en worden al aardig concreet benoemd op zoneniveau in de parkeerstrategie; uitwerking volgt in Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020

Interessante beschouwingen van instrumentarium benoemd in de parkeerstrategie

Normen Fiets	Gemak bij het vastzetten van een fiets (goede afmetingen, toegankelijke rekken); Gemak bij het betreden en verlaten van de voorziening (maaiveld en drempelloos, dicht bij de hoofdontsluiting); Kleine kans op schade aan de fiets (overdekte stallingen, ondersteunende rekken); Kleine kans op diefstal (toezicht waar nodig, stevige en veilige rekken).
Stimuleren deelmobiliteit	Onderzoeken en stimuleren free floating plakken voor deelauto's
Auto	Principe van 'wie parkeert waar'. Bewoners en bezoekers van bewoners parkeren op eigen terrein; anders openbare ruimte. (Ultra)kortparkeerders zoals leveranciers parkeren dichtbij bestemming; bezoekers van de stad parkeren zo veel mogelijk in de openbare parkeergarages; werknemers parkeren zo veel mogelijk op grotere afstand van de werklocatie;
Gereguleerd gebied invoeren:	Hangt af van het gebied; maar in principe overal op basis van parkeerdrukmetingen
Opheffen straat parkeren	"Regulering invoeren om de parkeerdruk verlagen en zo ruimte creëren voor het opheffen van parkeerplaatsen;" dit wordt expliciet genoemd als uitgangspunt in de binnenstad en bij het Centraal Station
Koppeling met financiële huishouding	"De kosten en opbrengsten van auto- en fietsparkeren verlopen via het 'gesloten' systeem van de parkeerreserve." "Vooral het realiseren van nieuwe en extra fietsvoorzieningen rond de stations vergt aanzienlijke investeringen. Hierbij zetten wij in op cofinanciering door het Rijk en de Provincie."

Zonering



I. Historische binnenstad en stationsomgeving
 II. Bio Science Park (BSP)
 III A. Eerste schil rond de binnenstad
 III B. Tweede schil rond de binnenstad
 IV. Overgangsgebied
 V. Woonwijken

Stedenbouwkundige opzet, verkeersstructuur, demografie, autobezit en parkeervormen. De indeling in leefmilieus volgt 'natuurlijke' grenzen, zoals gebiedsontsluitingswegen (bijvoorbeeld Churchilllaan en Doctor Lelylaan), het spoor en waterpartijen. Ook bestaande parkeerknelpunten spelen mee in de indeling in leefmilieus.

Dynamisch / statisch

Zonering wordt vastgesteld; niet dynamisch

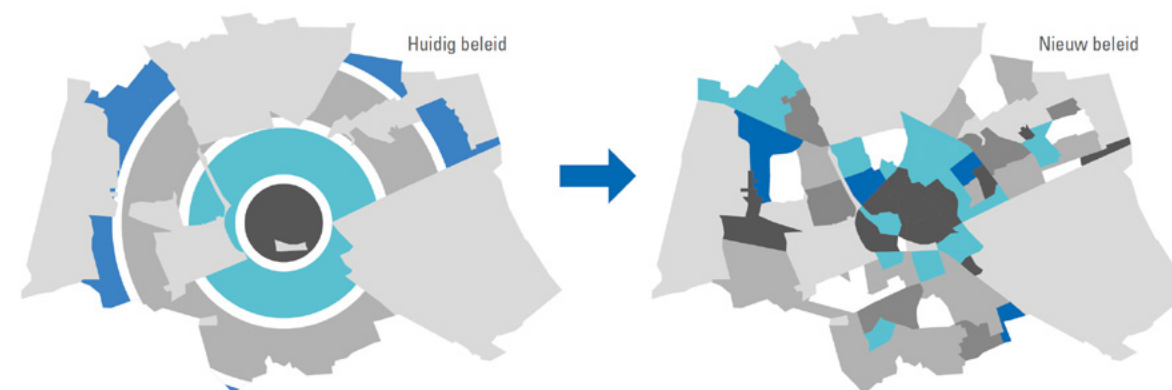
Gemeente Groningen

Framing en positionering van de strategie

Titel strategie	Ruimte voor de straat, parkeren in een levendige stad
Vastgesteld in	2018
Doelstellingen parkeerstrategie	1. we besluiten dat de openbare ruimte in beginsel openbaar is; 2. we geven meer ruimte aan 'de straat' (groen en leefruimte in de straat) 3. we bieden meer maatwerk en flexibiliteit 4. we kiezen voor duurzaamheid 5. geld verdienen is niet het doel;
Koppeling met andere beleidsstukken	
Uitwerkingsbeleid	Beleid wordt uitgewerkt in 13 besluit- en uitwerkingsnota's. 1. In de gehele stad parkeren reguleren; van 'vrij, tenzij gereguleerd' naar 'gereguleerd, tenzij vrij' 2. Parkeernormen op maat 3. Aan de knoppen draaien in gereguleerd gebied 4. Stringenter beleid voor 'Parkeren Op Eigen Terrein' (POET). 5. Specifiek regulerende maatregelen per gebied 6. Meer alternatieven voor straatparkeren 7. Nieuwe normen voor nieuwbouw 8. Gebiedsplannen maken voor gebieden waar het druk is, maar die geen parkeerregime kennen 9. Beter en efficiënter controleren 10. Meer doen met de P+R-terreinen en andere knooppunten 11. Samenwerken met grote werkgevers 12. Overstappen op modernere parkeergeleiding 13. Faciliteren deelauto's en elektrische auto's

Zonering

beleid parkeren gemeente Groningen



Dynamisch / statisch

Het oude kaartje met binnenstad, schilwijken en buitenwijken wordt herzien. Maar nog niet in de parkeervisie, dat volgt in de uitwerkingsmodule

Interessante beschouwingen van instrumentarium benoemd in de parkeerstrategie

Normen Fiets	Werden overwogen destijds, zijn inmiddels vastgesteld in herziene nota Fietsparkeren
Stimuleren Deelmobiliteit	Wordt genoemd als ontwikkeling, maar wordt weinig uitgewerkt in parkeervisie
Normen Auto	Ook laadfaciliteiten voor e-auto's opgenomen in norm ook p-norm van 0-norm mogelijk in overleg met ontwikkelaar, dan wordt er vastgelegd in kettingbeding dat er geen gebruik wordt gemaakt van parkeren in openbare ruimte in de toekomst
Gereguleerd gebied invoeren:	Draagvlak uitgangspunt, bestaande rechten, overgangsmaatregelen
Opheffen straat parkeren	"Bestaande vergunningen niet afnemen voordat een acceptabel alternatief gevonden is."
Koppeling met financiële huishouding	"Afname parkeeropbrengsten meenemen in projectbegroting" "Eigen budget voor verbetermaatregelen van parkeerbedrijf van Groningen" (niet allemaal via aparte besluitvormingstrajecten)

Gemeente Utrecht

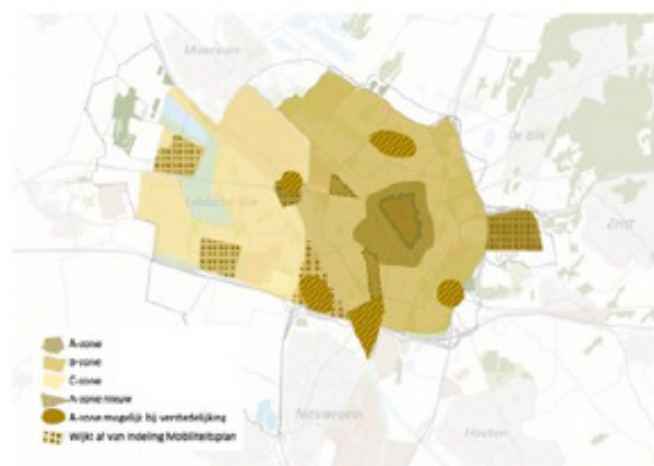
Framing en positionering van de strategie

Titel strategie	Ruimte voor de Buurt
Vastgesteld in	2021
Doelstellingen parkeerstrategie	1. Bereikbaarheid van en binnen de stad; 2. Kwaliteitsslag openbare ruimte; 3. Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit; 4. Rechtvaardige verdeling van schaarse parkeerruimte voor alle doelgroepen;
Koppeling met andere beleidsterreinen	Utrechtse Omgevingsvisie, Utrechtse Mobiliteitsplan 2040, Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU)
Uitwerkingsbeleid	Als vervolg op de parkeerstrategie volgen 6 uitwerkingsmodules 1. Parkeernormen 2. Parkeren op afstand 3. Aanpak betaald parkeren 4. Parkeren en toegankelijkheid 5. Fietsparkeren 6. Aanpak parkeren openbare ruimte

Interessante beschouwingen van instrumentarium benoemd in de parkeerstrategie

Normen Fiets	Alleen een minimumnorm, afhankelijk van gebied. Hogere fietsparkeernormen in stedelijkere gebieden, lagere normen in buitengebieden, maar ook in de meest buitengelegen gebieden zijn er fietsparkeernormen; Benoemd: aantrekkelijke entrees en voorbereiding op buitenmodelfietsen Flexibiliteit in fiets- en autoparkeren om veranderende mobiliteitsbehoefte te kunnen accommoderen
Stimuleren deelmobiliteit	Wordt genoemd als ontwikkeling, maar wordt weinig uitgewerkt in parkeervisie
Normen Auto	Min = max, hoe stedelijker de zone, hoe lager de normen.
Gereguleerd gebied invoeren	Geen blauwe zones, in principe draagvlakmeting, maar niet altijd (nieuwe ontwikkelzones, gebieden met weinig woningen en rondom mobiliteitsknooppunten)
Opheffen straat parkeren	“In gebieden waar parkeerplaatsen over zijn, en opheffen van plekken dus geen effect heeft op het aantal (kort-) parkeerders.
Koppeling met financiële huishouding	“Met de bijdragen van de ontwikkelaars alleen zullen niet alle investeringen kunnen worden bekostigd. Substantiële bijdragen van Rijk, provincie en derden zullen noodzakelijk zijn” “Ook voor opheffen van parkeerplaatsen op straat is financiële dekking nodig, enerzijds om gederfde parkeerinkomsten te compenseren, en anderzijds voor de fysieke herinrichting van deze plekken.” “instellen van Bereikbaarheidsfonds”

Zonering



Zone wordt bepaald o.b.v.:
 OV-bereikbaarheid, voorzieningenniveau/
 functiemenging en beperking van
 uitwijkmogelijkheden voor Autoparkeren

Dynamisch / statisch

Er komt daarom een digitale parkeerkaart; de zonering A, B en C is deels dynamisch

Conclusies van de benchmark

- De framing van parkeervisies is steevast: ruimte creëren voor verstedelijking, aantrekkelijk centrum met minder parkeren in zicht en stimulans tot duurzaamheid.
- De termijn verschilt waarop de parkeervisie wordt gezien.
- De zonering is soms statisch en soms dynamisch; de uitgangspunten voor de zonering is altijd aan de ene kant dichtheid, voorzieningenniveau etc. en aan de andere kant de natuurlijke structuur van de stad.
- Het denken in 'wie parkeert waar' vanuit gemeente Leiden is een interessant principe, omdat het een kader is dat stimuleert om te denken vanuit het integrale plaatje van de stad.
- Het uitwerkingsniveau van de parkeervisie verschilt aardig tussen de benchmarks. Sommige zijn meer in algemene zin, sommige meer concreet;
 - Leiden lijkt erg concreet te worden en gaat ver in de parkeervisie
 - Groningen blijft zeer op hoofdlijnen (termijn is ook kort), er wordt veel naar beleidsuitwerking gekeken
 - Utrecht heeft een visie met uitgangspunten (op hoofdlijnen) en werkt dit vervolgens uit tot concrete uitvoeringskaders
- Waar in elke parkeervisie wel echt aandacht aan besteed wordt is de indeling van de stad in zones, hoe dit verandert en wat dit betekent met betrekking tot regulering en normen.

Deelmobiliteit wordt genoemd als ontwikkeling, gekoppeld aan gebiedsontwikkeling maar een duidelijke visie op bijvoorbeeld stadsbrede deel mobiliteit ontbreekt in de visie, ook deelscooters vind je eigenlijk nauwelijks terug.



Bijlage 3

Consultatiejournaal



Parkeerstrategie

Consultatiejournaal

oktober 2023

Inhoud

Inleiding	2
Stap 1 Stakeholders en belangenbehartigers	3
Stap 2 Mobiliteitsenquête burgerpanel	6
Stap 3 Enquête Parkeerstrategie	12
Vervolg	20



Inleiding

Zwolle werkt aan een nieuwe parkeerstrategie.

Consultatie

Om de parkeerstrategie vorm te kunnen geven hebben we de stad breed geconsulteerd.

Als eerste hebben we gesprekken gevoerd met stakeholders op het gebied van vastgoed, wonen, stedenbouw, mobiliteit en het sociaal domein. Ook hebben we gebiedsontwikkelaars, bouwbedrijven, woningbouwcorporaties, exploitanten van bestaande parkeeraccommodaties, belangenbehartigers en bewoners en ondernemers uit de binnenstad geraadpleegd.

Deze hebben we gebruik gemaakt van de resultaten van het 2-jaarlijkse (brede) mobiliteitsenquête.

5190 mensen hebben hier aan deelgenomen.

Tot slot hebben we een specifiek op de Parkeerstrategie gerichte enquête gehouden waar alle Zwollenaren aan mee konden doen. We hebben hierin gevraagd welke zorgen en kansen men ziet voor hun straat of wijk, gelet op de maatregelen die voorgesteld zijn in de Parkeerstrategie.

4439 mensen gaven hier aan gehoor.

Het navolgend journaal is een weergave van deze consultatie.

Vervolg

We weten met de consultatie wat de kansen en zorgen zijn. De reacties nemen we mee in de verdere uitwerking van de Parkeerstrategie, waarbij we de Zwolse participatie aanpak Hanza! toepassen.

Programma Stadshart

Separaat aan de consultatie over de Parkeerstrategie wordt in het Stadshart over het autoluw maken van de historische binnenstad gesproken. Hoewel de Parkeerstrategie echt over de strategische lijnen gaat, betrekken we de uitkomsten uit de gesprekken die in het kader van Programma Stadshart over parkeren worden gevoerd bij de totstandkoming van de Parkeerstrategie.

Een van de Stadshartcafés is specifiek over 'parkeren' gegaan. Ook zijn er diverse gesprekken in de stad gevoerd, waarbij waarbij het onderwerp parkeren vaak aan de orde komt. We ervaren een grote betrokkenheid van Zwollenaren op dit onderwerp.

Deze gesprekken maken echter geen deel uit van het consultatiejournaal van de Parkeerstrategie.



Stap 1

Concilium, 9 maart 2023, woningcorporaties 13 maart 2023 en externe klankbordgroep 25 april 2023.

Inleiding

Tijdens deze drie bijeenkomsten zijn aanleiding, uitgangspunten en maatregelen van de parkeerstrategie toegelicht. Na een aantal vragen te hebben gesteld om de deelnemers bewust te maken van bijvoorbeeld huidige parkeertarieven, hoeveel erop straat geparkeerd wordt, zijn er wensen en ideeën opgehaald.

Deelnemers 9 maart 2023 – Concilium

Robert Boshouwers	Rebel
Janneke Greveling	Gemeente Kampen
Marco van Dijk	Janssen de Jong Projectontwikkeling B.V.
Jauke Klein	Plegt-Vos Oost BV
Sjoerd Quint	Woningstichting Openbaar Belang
Nino Bartelds	Ten Hag Makelaars
Robert Holtkamp	Holtkamp projectontwikkeling BV
Martijn Luchjenbroers	KondorWessels Projecten
Irene From-Bakker	Gemeente Zwolle
Kim van Rie	Woonfabriek Zwolle
Menno van der Veen	DeltaWonen
Tine-Loes Hemmes	Dura Vermeer
Mark Broekhuijsen	Nijhuis Bouw BV
Arno Kattenpoel Oude Heerink	Nijhuis Bouw BV
Martijn Roosien	Mateboer
Rinke Beverwijk	A Beverwijk en zonen BV
Henk Driesen	Loostad
Mirjam Kerkdijk	Rabobank IJsselland
Jeanet van Antwerpen	Bouwfonds Ontwikkeling, regio Noord Oost
Berenda de Paus	DeltaWonen
Gerrit Jansen	Jansen vastgoed
André ten Vergert	VanWonen
Wiepke van Erp Taalman Kip	Woningstichting SWZ
Gerwin Dijksterhuis	Vesteda
Dick Nijkamp Goossen	Te Pas Bouw B.V.
Dorrit de Jong en Gerdien Rots	Gemeente Zwolle
Michel Corée en Syb Tjepkema	Gemeente Zwolle

Opbrengst en reacties

Korte samenvatting van de reacties:

Tarieven parkeren wordt 'te hoog' ingeschat. Dit mag meer realistisch geprijsd om de parkeervraag in de openbare ruimte omlaag te krijgen. Daarnaast zorgen voor alternatieven voor openbaar parkeren.

- Merendeel acht verminderen van straatparkeren (dus in de openbare ruimte) noodzakelijk om de woningbouwambitie te halen.
- Partners concilium zijn het erover eens dat ze een financiële bijdrage moeten leveren aan de realisatie van de mobiliteitshubs. In beheer/exploitatie zien zij geen rol voor zichzelf weggelegd.

Deelnemers 13 maart 2023 – Woningcorporaties

Robert Boshouwers, Jesse Hablé	Rebel
Richard Butter en Nico van der Beek	SWZ
Erik van der Linden	Openbaar Belang
Gerritjan Schothans en Erwin Stuiver	Delta Wonen
Michel Corée	Gemeente Zwolle

Opbrengst en reacties

De volgende reacties en vragen zijn opgehaald:

- Corporaties achten het verminderen van straatparkeren (dus in de openbare ruimte) noodzakelijk om de woningbouwambitie te halen.
- Corporaties geven alleen aan dat de parkeervraag in de openbare ruimte naar beneden gebracht kan worden door betaald parkeren en parkeervergunningen.
- Corporaties zijn het grotendeels eens dat een parkeervergunning niet nodig is als er goede mobiliteitsalternatieven zijn.
- Men is benieuwd naar de planning. Want woningcorporaties vrezen dat gebiedsontwikkelingen vastlopen, als we niet zicht hebben op wanneer het nieuwe parkeerbeleid actueel wordt. Er is behoefte aan een visie op hoe we de tussentijd gaan oplossen. Kunnen we niet nu al in de periferie betaald parkeren invoeren? Afgesproken dat er over nagedacht zal worden in de planning.
- Er is behoefte aan meer richting. De woningcorporaties hebben hier een visie op en zouden die graag explicieter willen communiceren. Aangegeven dat er een lijn open staat.
- Men is benieuwd of de mensen van woningbouw binnen de gemeente ook zijn betrokken. Of is dat alleen een verhaal vanuit de afdeling mobiliteit. De mensen van woningbouw bij de gemeente zijn actief betrokken.
- De corporaties geven aan de behoefte om het beleid SMART te laten zijn zodat er duidelijkheid ontstaat, waar behoefte aan is. Aangegeven dat dit de bedoeling is, in het uitwerkingsbeleid dat volgt na de parkeerstrategie.
- Corporaties geven ook aan dat er behoefte is aan een visie op de nabije toekomst en verdere toekomst.
- Concrete kijk. Je koerst op autoluwere stad: dus klopt het huidige autobezit nog wel? Kunnen we tijdelijke voorzieningen realiseren? Er is aangegeven dat er een planning komt in de parkeerstrategie.

25 april 2023 – externe klankbordgroep

Rebel:	Robert Boshouwers, Jesse Hablé
(Zoete inval) Horeca KHN:	Martin Rinstra;
Bewonersvereniging Binnenstad Zwolle (BBZ)	Rob Kamerhans
Deltawonen:	Erwin Stuiver, Gerrit Jan Schothans
QPARK:	Gareth Jeans, Arthur Bussink
City Centrum Retail (CCR):	Ype Bosma
Provincie Overijssel:	Wim Dijkstra
Fietzersbond:	Edwin Koster
SWZ	Nico van de Beek
Gemeente Zwolle:	Michel Corée, Syb Tjepkema

Opbrengst en reacties

De volgende reacties en vragen zijn opgehaald:

- Provincie geeft aan dat de relatie met HOV en stadsrandtransferia moet worden gelegd, dit vraagt ook om beprijzen en regulering rondom deze plekken, regionale afstemming parkeerbeleid nodig ikv regionaal Mobiliteitsprogramma (Regio Zwolle).
- Delta Wonen: pleit voor afstemming met stadscan die binnenkort wordt uitgevoerd en als doel heeft om te verdichten in de bestaande stad. Relatie met parkeren is dan belangrijk.
- Fietzersbond pleit voor meer oog voor gevolgen voor brede welvaart (leefbaarheid, armoede,...), in business cases ook rekening houden met andere baten, zoals hittestress, wateroverlast, gezondheid, waardestijging vastgoed,...(value capturing).

- CCR vraagt aandacht voor de economische effecten van het plan gezien het feit dat dit heel veel impact zal hebben, gaat om 1800 minder straatparkeerplaatsen die worden weggehaald, waar en hoe worden die gecompenseerd?
De deelgebieden in het centrum zijn onvoldoende betrokken. Het gaat om een gedragsverandering, daarom pleit CCR ook voor fasering. CCR reageert op het traject rondom de ontwikkeling van het Stadshart van Morgen, een ander programma bij de gemeente Zwolle specifiek gericht op de binnenstad.
- Corporaties geven aan dat huidige parkeernormen worden als te hoog ervaren voor inbreiding, men stelt de vraag of het realiseren van hubs nu rendabel te doen is.
- BBZ geeft aan dat voor autoluw maken binnenstad het van belang is om in de huid van de bewoner te kruipen, bijvoorbeeld door rekening te houden met laden en lossen voor bewoners, door daar rekening mee te houden creëer je draagvlak voor autoluw maken.
- Verschillende partijen geven aan dat er onrust is op de achtergrond wat betreft de samenhang en fasering van de verschillende trajecten. de parkeerstrategie, maar ook de gebied specifieke uitwerkingen in en rondom de binnenstad. Er heerst het gevoel dat het parkeerbeleid erachter aan hobbelt. En dat ze wordt ingehaald door andere nieuwe ontwikkelingen.
- Verschillende externe partijen geven aan dat afstemming nodig is met de fasering van de ruimtelijke gebiedsprojecten (Stadshart/Noorderkwartier/Nieuwe Veemarkt/...) met parkeer- en mobiliteitsbeleid, hoe komen tot een gedragen visie, die hier richting in geeft en duidelijk maakt dat wat de consequenties van besluiten zijn voor beschikbaarheid van parkeren door de tijd (fasering).



Stap 2

Burgerpanel - zomer 2023

In de zomer van 2023 konden panelleden via de mobiliteitsenquête onder het burgerpanel aangeven wat ze belangrijk vonden. 5190 mensen hebben deelgenomen. 2500 panelleden gaven tevens aan vaker over mobiliteit mee te willen praten. Deze zijn ook in oktober 2023 weer uitgenodigd deel te nemen.

Uitkomsten mobiliteitsonderzoek 2023 - parkeren

1 Stel dat u ergens woont of gaat wonen waar auto's niet voor de deur of in de eigen straat kunnen worden geparkeerd. Wat zou u dan belangrijk vinden? (Meerdere antwoorden mogelijk.)

	N	%	Totaal N
De mogelijkheid om auto's op loopafstand te kunnen parkeren in de buurt	4301	83%	5159
De aanwezigheid van goede fietsvoorzieningen (bijvoorbeeld veilige fietspaden)	2580	50%	5159
Bushalte op loopafstand	1252	24%	5159
De mogelijkheid om op loopafstand gebruik te kunnen maken van deelmobiliteit	560	11%	5159
Iets anders, namelijk ...	581	11%	5159

Onder 'anders, namelijk' betreft ongeveer de helft van de antwoorden dat men daar nooit zou gaan wonen / dat dat geen optie is.

2 Wat is voor u een acceptabele loopafstand (in aantal minuten) naar uw auto, als u deze niet voor de deur of in uw eigen straat kunt parkeren?

	N	%
Minder dan 1 minuut	975	23%
1 tot 3 minuten	1736	40%
3 tot 5 minuten	1144	27%
5 tot 10 minuten	361	8%
Meer dan 10 minuten	28	1%
Geen voorkeur / Weet ik niet	57	1%
Totaal	4301	100%

3 Wat heeft uw voorkeur?

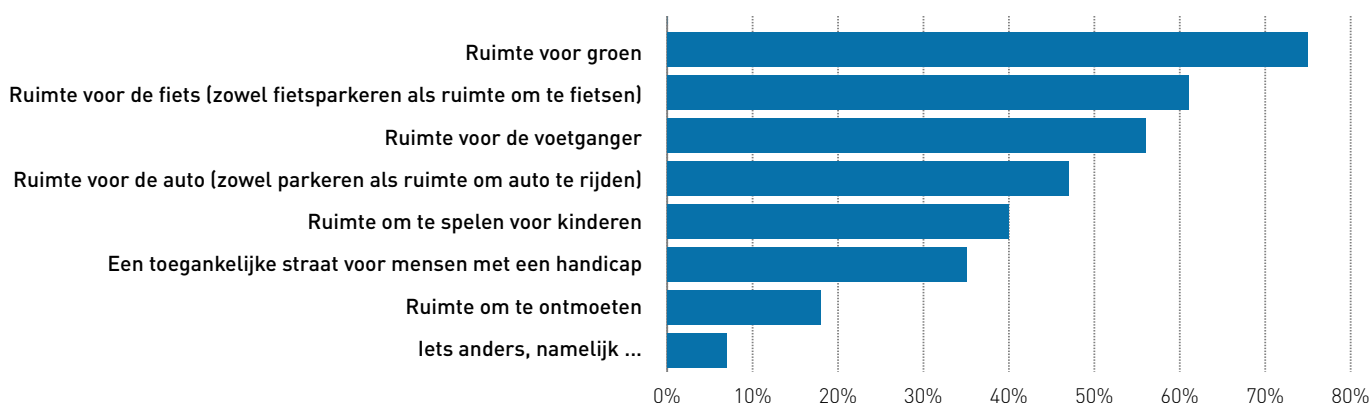
	N	%
Groene, kindvriendelijke straat en parkeren op loopafstand	3064	59%
Auto voor de deur parkeren, maar geen groen in de straat	1341	26%
Geen voorkeur / weet ik niet	754	15%
Totaal	5159	100%

4 Bent u bereid ergens te gaan wonen waar auto's niet voor de deur kunnen worden geparkeerd, maar waar dat alleen op afstand kan bij een mobiliteitshub?

	N	%
Ja, zeker	726	14%
Ja, waarschijnlijk	1327	26%
Nee, waarschijnlijk niet	1480	29%
Nee, zeker niet	1176	23%
Weet ik niet	451	9%
Totaal	5159	100%

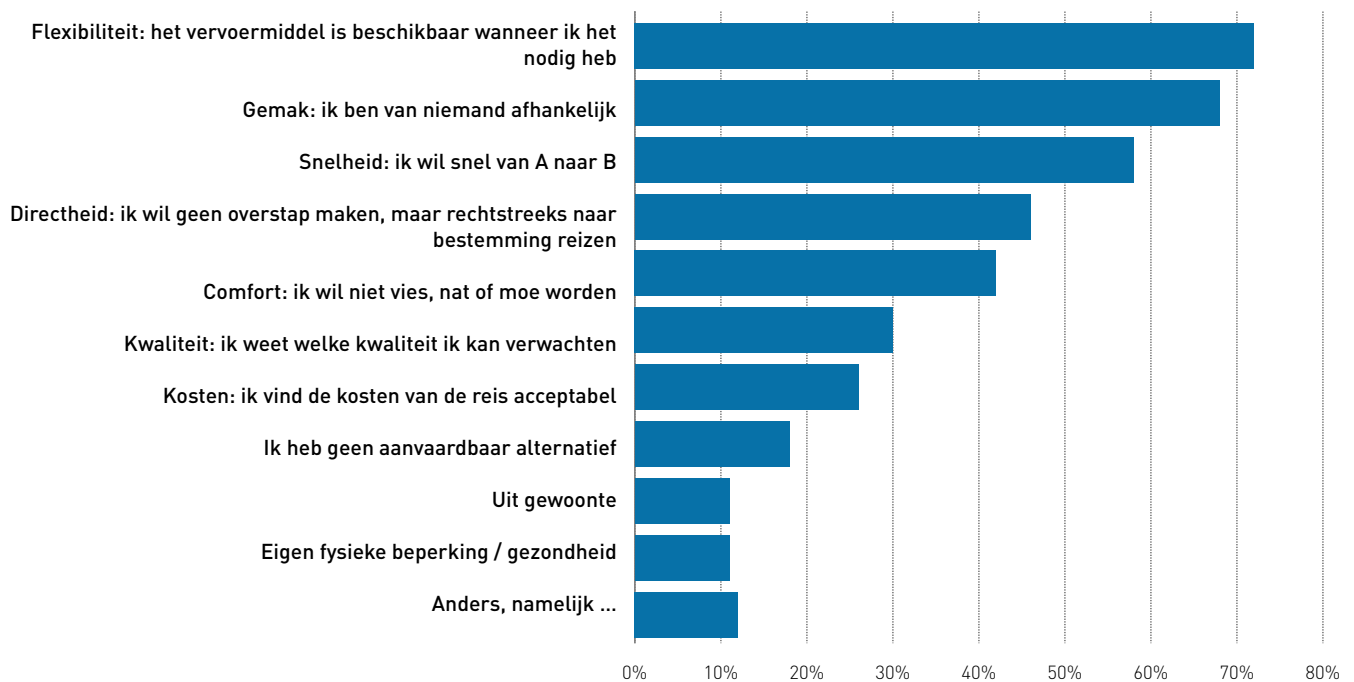
5 De ruimte in straten is beperkt. Als u de fysieke ruimte in uw straat zou mogen (her)inrichten, wat is dan voor u belangrijk? (Meerdere antwoorden mogelijk.)

	N	%	Totaal N
Ruimte voor groen	3852	75%	5159
Ruimte voor de fiets (zowel fietsparkeren als ruimte om te fietsen)	3128	61%	5159
Ruimte voor de voetganger	2909	56%	5159
Ruimte voor de auto (zowel parkeren als ruimte om auto te rijden)	2404	47%	5159
Ruimte om te spelen voor kinderen	2070	40%	5159
Een toegankelijke straat voor mensen met een handicap	1830	35%	5159
Ruimte om te ontmoeten	954	18%	5159
Iets anders, namelijk ...	345	7%	5159



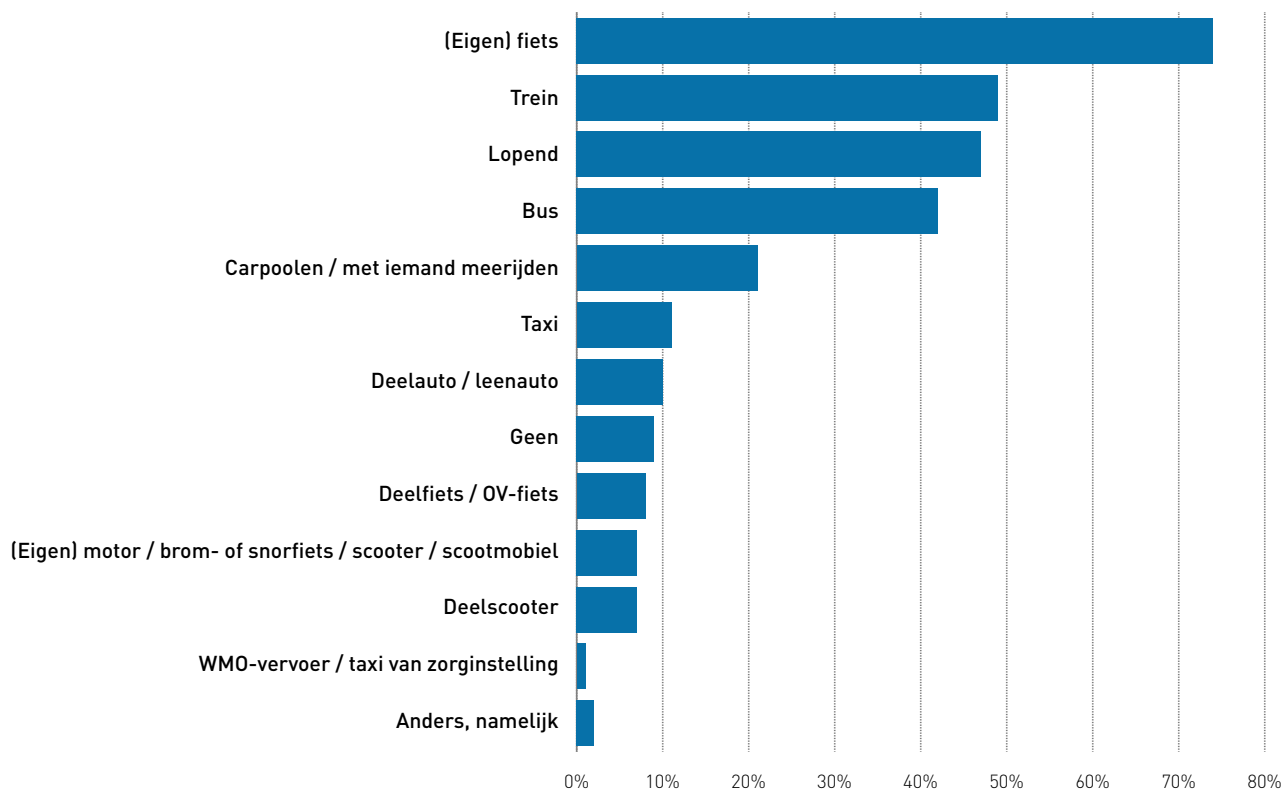
6 Wat is voor u de reden om de auto als vervoermiddel te kiezen? (Meerdere antwoorden mogelijk.)

	N	%	Totaal N
Flexibiliteit: het vervoermiddel is beschikbaar wanneer ik het nodig heb	3191	72%	4426
Gemak: ik ben van niemand afhankelijk	3013	68%	4426
Snelheid: ik wil snel van A naar B	2553	58%	4426
Directheid: ik wil geen overstap maken, maar rechtstreeks naar bestemming reizen	2030	46%	4426
Comfort: ik wil niet vies, nat of moe worden	1838	42%	4426
Kwaliteit: ik weet welke kwaliteit ik kan verwachten	1313	30%	4426
Kosten: ik vind de kosten van de reis acceptabel	1164	26%	4426
Ik heb geen aanvaardbaar alternatief	817	18%	4426
Uit gewoonte	492	11%	4426
Anders, namelijk ...	551	12%	4426



7 Welke alternatieven hebt u voor het reizen met een auto? (Meerdere antwoorden mogelijk.)

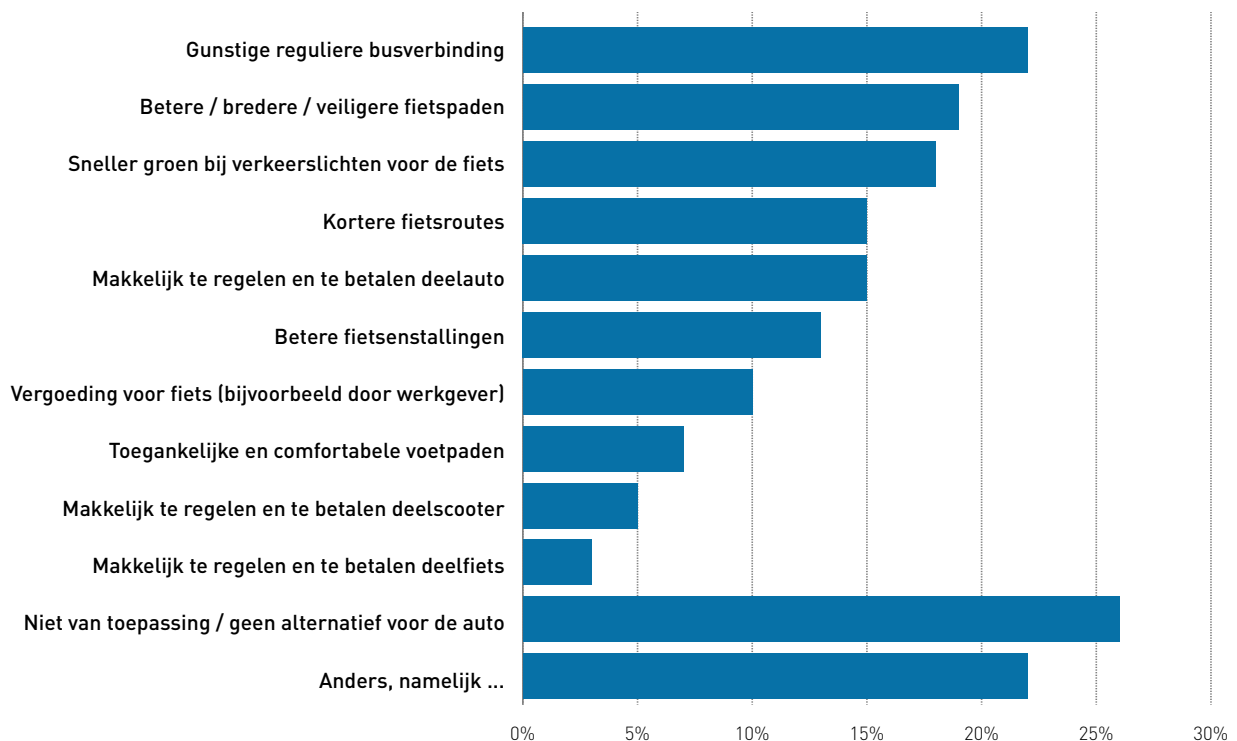
	N	%	Totaal N
(Eigen) fiets	3270	74%	4396
Trein	2171	49%	4396
Lopend	2046	47%	4396
Bus	1846	42%	4396
Carpoolen / met iemand meerijden	934	21%	4396
Taxi	494	11%	4396
Deelauto / leenauto	434	10%	4396
Geen	395	9%	4396
Deelfiets / OV-fiets	359	8%	4396
(Eigen) motor / brom- of snorfiets / scooter / scootmobiel	326	7%	4396
Deelscooter	298	7%	4396
WMO-vervoer / taxi van zorginstelling	52	1%	4396
Anders, namelijk	105	2%	4396



Wat is er nodig voor u om vaker een ander vervoermiddel in plaats van de auto te gaan gebruiken? (Meerdere antwoorden mogelijk.)

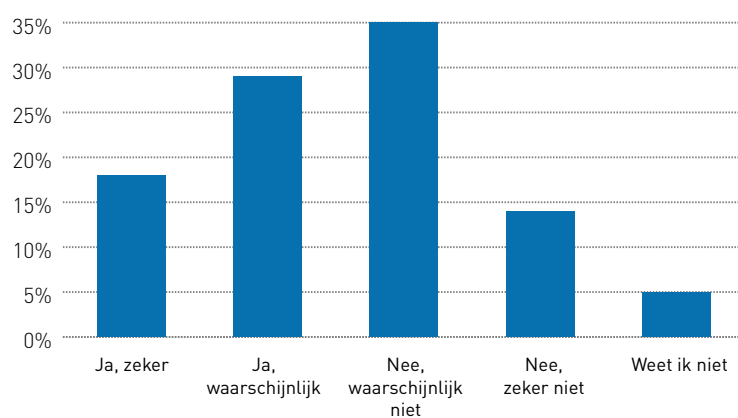
	N	%	Totaal N
Gunstige reguliere busverbinding	928	22%	4187
Betere / bredere / veiligere fietspaden	796	19%	4187
Sneller groen bij verkeerslichten voor de fiets	735	18%	4187
Kortere fietsroutes	644	15%	4187
Makkelijk te regelen en te betalen deelauto	644	15%	4187
Betere fietsenstallingen	528	13%	4187
Vergoeding voor fiets (bijvoorbeeld door werkgever)	399	10%	4187
Toegankelijke en comfortabele voetpaden	284	7%	4187
Makkelijk te regelen en te betalen deelscooter	208	5%	4187
Makkelijk te regelen en te betalen deelfiets	145	3%	4187
Niet van toepassing / geen alternatief voor de auto	1086	26%	4187
Anders, namelijk ...	902	22%	4187

Onder 'anders, namelijk' wordt onder andere vaak genoemd 'goedkoper OV' en 'ik gebruik de auto al heel weinig'.



Bent u bereid om (vaker) een alternatief voor de auto te gaan gebruiken?

	N	%
Ja, zeker wel	780	18%
Ja, misschien	1280	29%
Nee, dat denk ik niet	1521	35%
Nee, zeker niet	596	14%
Weet niet / geen mening	218	5%
Totaal	4396	100%



Stap 3

Enquête Zwollenaren - oktober 2023

In de periode van 3 oktober tot en met 23 oktober 2023 is online onderzoek uitgevoerd onder inwoners en werkenden in Zwolle over parkeren. Hierin werd gevraagd naar welke kansen men ziet men en waar rekening mee moet worden gehouden. Dat kon via een online enquête men kon naar de wijkservicepunten komen om daar geholpen te worden de vragen te beantwoorden. 4439 mensen gaven hier gehoor aan.

Inleiding

Het onderzoek is via twee kanalen uitgezet:

Via leden van Zwols Burgerpanel

In de zomermaanden heeft een mobiliteitsonderzoek plaatsgevonden onder het Zwols Burgerpanel. De panelleden die in dat onderzoek hebben aangegeven vaker te willen meedenken over mobiliteit, zijn uitgenodigd om de vragenlijst over parkeren in te vullen.

Via social media, kranten en stakeholders (niet-panel)

Via berichten op social media, huis-aan-huiskranten, De Stentor en aan stakeholders zijn inwoners en betrokkenen geattendeerd op het onderzoek over parkeren. Zij zijn verwezen naar de webpagina [zwolle.nl/parkereninzwolle](https:// zwolle.nl/parkereninzwolle) en via die pagina kon men naar de online vragenlijst.

De respons op het onderzoek is zeer groot. Van de panelleden heeft 64% de vragenlijst ingevuld, wat overeenkomt met 1634 personen. Via de andere kanalen hebben 2805 personen de vragenlijst ingevuld. In totaal betreft het 4439 ingevulde vragenlijsten.

Ten behoeve van de Parkeerstrategie is Zwolle verdeeld in vijf zones. De respondenten zijn op basis van hun woonwijk ingedeeld in deze zones, waarbij Centrumschil en Schil zijn samengevoegd in verband met het aantal respondenten in deze gebieden. De werkelijke verdeling van de bevolking (18+) en de verdeling van de respondenten naar gebied is als volgt:

		verdeling respons naar gebied		
	bevolking 18+	totaal	niet-panel	panel
Binnenstad	4%	13%	16%	8%
(Centrum)Schil	28%	37%	37%	35%
Buitenwijken	66%	48%	45%	53%
Buitengebied	2%	2%	2%	4%
Totaal	100%	100%	100%	100%

Te zien is dat de Binnenstad en Schil zijn oververtegenwoordigd in de respons en de Buitenwijken zijn ondervertegenwoordigd. De uitkomsten zijn hier niet op gewogen.

Kanttekeningen

Bij het lezen van de uitkomsten zijn er een aantal dingen waarmee rekening moet worden gehouden.

Bias

Het onderwerp parkeren is een gevoelig onderwerp. Dat blijkt ook al uit de hoge respons van dit onderzoek. De kans is aanwezig dat mensen die een uitgesproken mening (voor- en tegenstanders) hebben over de voorgenomen maatregelen relatief meer hebben meegedaan. Dit geldt vooral voor de niet-panelgroep, maar ook voor de panelleden. Daarmee zijn de uitkomsten qua percentages gekleurd en niet representatief.

Dubbel meedoen

De vragenlijst die via de webpagina kon worden benaderd, kon door een zelfde persoon meerdere keren worden ingevuld. Het is niet te controleren of dat is gebeurd. De mogelijkheid bestaat dus dat personen meerdere vragenlijsten hebben ingestuurd.

Interpretatie percentages en open antwoorden

De uitkomsten van het onderzoek dienen als richtinggevend in wat er speelt te worden gebruikt en niet als harde uitkomsten. Ondanks de hoge respons kan op basis van dit onderzoek geen uitspraak worden gedaan over 'de Zwollenaar', maar wel wordt inzicht verkregen in de beleving rondom de Parkeerstrategie.

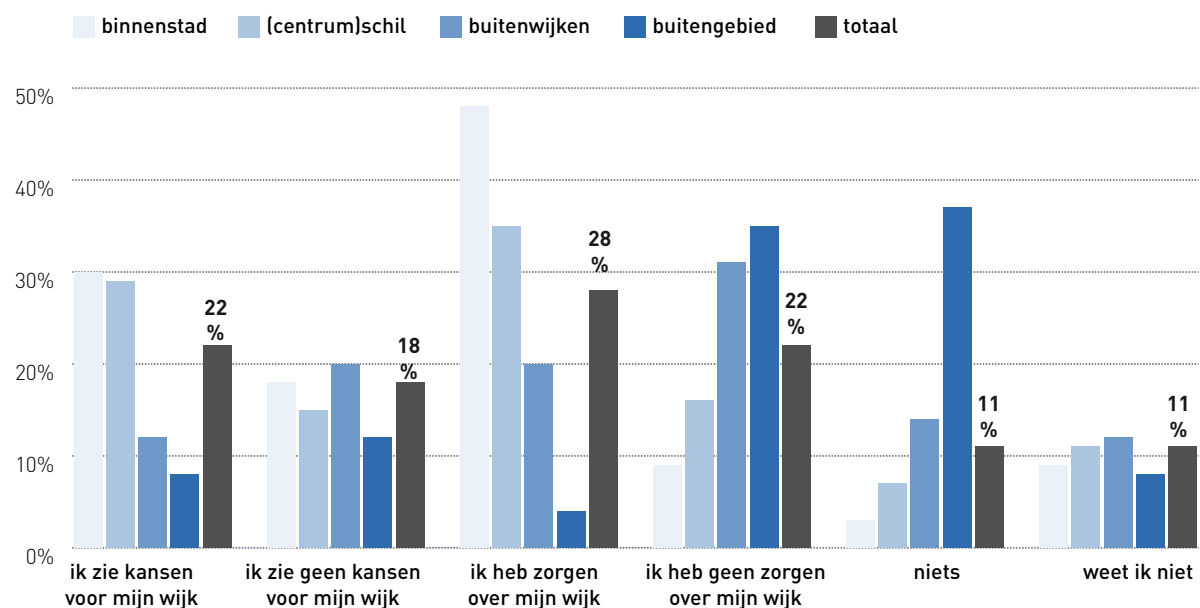
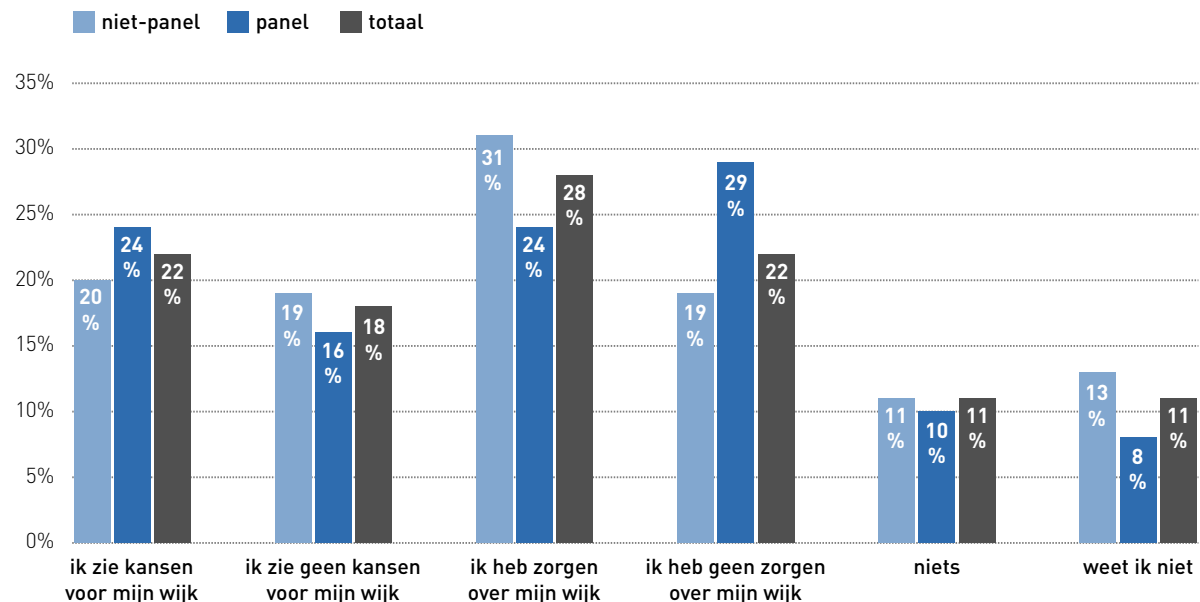
Uitkomsten

1. Kansen voor en zorgen over de wijk

De respondenten is gevraagd wat het voor hun wijk betekent, als de maatregelen worden ingevoerd. In de grafieken hieronder is te zien dat meer inwoners zorgen hebben over de wijk dan kansen zien. Voor een deel van de inwoners betekent het helemaal niets of is dat nog niet te zeggen. De grafieken laten ook zien wat het verschil is tussen de twee te onderscheiden responsgroepen en tussen de verschillende gebieden.

Let op, de percentages kunnen alleen worden gebruikt om een indruk te krijgen wat er speelt, niet om een exact aandeel uit af te leiden van mensen die zich wel of geen zorgen maken of die wel of geen kansen zien.

Als we deze maatregelen invoeren, wat betekent dat dan voor uw wijk?



Meest genoemde kansen voor de wijk:

- **Meer groen**

Groener en daardoor ook rustiger, veiliger, minder auto's, meer speelgelegenheden en meer plek om elkaar te ontmoeten.

- **Minder auto's / verkeer**

Minder rijdende en geparkeerde auto's in de straat of buurt, minder verkeersoverlast, minder wild-parkeerders (bijvoorbeeld studenten van scholen, werknemers van bedrijven in de omgeving), minder auto's die op de stoep staan.

- **Meer parkeermogelijkheden / minder parkeeroverlast**

Als bewoner je auto kwijt kunnen, minder last van wild-parkeerders (bijvoorbeeld studenten van scholen, werknemers van bedrijven in de omgeving, PEC-supporters, ouders die kinderen naar school brengen), minder parkeerdruk door parkeervergunningen en betaald parkeren, minder bedrijfsbusjes / caravans / campers in de straat, minder tweede auto's van gezinnen in de straat, minder overlast van fietsen die overal staan geparkeerd.

- **Aanwezigheid hubs / centraal parkeren**

Door aanwezigheid hubs (of centrale parkeerplaatsen) minder auto's in de straat en daardoor veiliger, meer groen, meer ruimte voor fietsers etc. Ruimte in hub voor tweede auto's van huishoudens. Parkeren in hub op loopafstand met goede verbinding naar de stad en andere vervoersmogelijkheden.

- **Verbetering leefbaarheid / veiligheid**

Verbetering straatbeeld, rustiger, veiliger, leefbaarder, autoluw, minder overlast en lawaai, mooier en netter, verbetering woon- en leefkwaliteit/plezier, kinderen kunnen spelen op straat, minder blik (auto's).

- **Meer ruimte voor voetganger en fietser**

Meer ruimte om te fietsen en te wandelen, meer ruimte voor andere dingen, meer leefruimte, meer speelmogelijkheden, meer ontmoeting, meer groen, meer plezier.

- **Andere kansen**

Andere kansen die ook meermaals zijn genoemd (maar duidelijk minder dan bovenstaande), zijn onder andere het invoeren van parkeervergunningen, betaald parkeren, het toekennen van maximaal 1 vergunning per huishouden en meer gebruik van deelmobiliteit.



Meest genoemde zorgen over de wijk

- **Parkeerdruk**

Te weinig plekken om te kunnen parkeren, plekken bezet door wild-parkeerders, beperking van parkeervergunningen, minder plekken maar er is al genoeg groen, toenemende drukte door anderen die gratis in onze wijk gaan parkeren omdat het in hun wijk (meer) gereguleerd wordt, teveel nieuwe woningen met te weinig plekken, nu al te weinig plek en dat wordt nog erger met nieuwe beleid, steeds meer huishoudens met meerdere auto's.

- **Parkeren op loopafstand / bereikbaarheid**

Graag willen parkeren bij huis of in de straat, vanwege gezondheid (o.a. ouderdom, slecht ter been), werk, klanten, boodschappen, kinderen. Parkeren dichtbij nodig voor klanten van ondernemers. Niet bereid te ver te lopen van auto naar huis. Binnenstad bereikbaar houden (via parkeervergunning) voor bewoners en mensen die slecht ter been zijn (ook: ondernemers en klanten). Stad moet bereikbaarheid blijven voor mensen van buitenaf. Parkeerhub misschien op te grote afstand en daarmee geen oplossing. Mogelijkheid om bezoek te ontvangen (waarbij bezoek niet te ver weg hoeft te parkeren). Minder veilig gevoel bij ver weg parkeren en naar huis lopen.

- **Betaald parkeren / hoge kosten**

Niet willen betalen voor parkeren bij huis / in eigen straat, alles wordt duurder, bewoners van andere wijk gaan in wijk parkeren waar ze niet hoeven te betalen (parkeeroverlast), kloof tussen rijk en arm neemt toe met meer vereenzaming tot gevolg (niet kunnen betalen dus niet weg kunnen), voor werk afhankelijk van auto en elke keer betalen is geen goede optie, boodschappen kunnen doen zonder te betalen voor parkeren, bezoek ontvangen wordt lastig, dit is niet gastvrij, mensen gaan naar andere plaats om te winkelen.

- **Leefbaarheid / groen**

Vermindering van woonplezier, kunnen parkeren hoort bij prettig wonen, winkels niet meer bereikbaar, wijk niet meer aantrekkelijk om te wonen of voor werkende mensen, wonen in binnenstad niet meer aantrekkelijk, centrum wordt minder levendig, toename onveiligheid. Wordt een rommeltje met meer auto's in de wijk, openbaar vervoer is slecht geregeld, overlast door fietsen en scooters die overal geparkeerd staan.

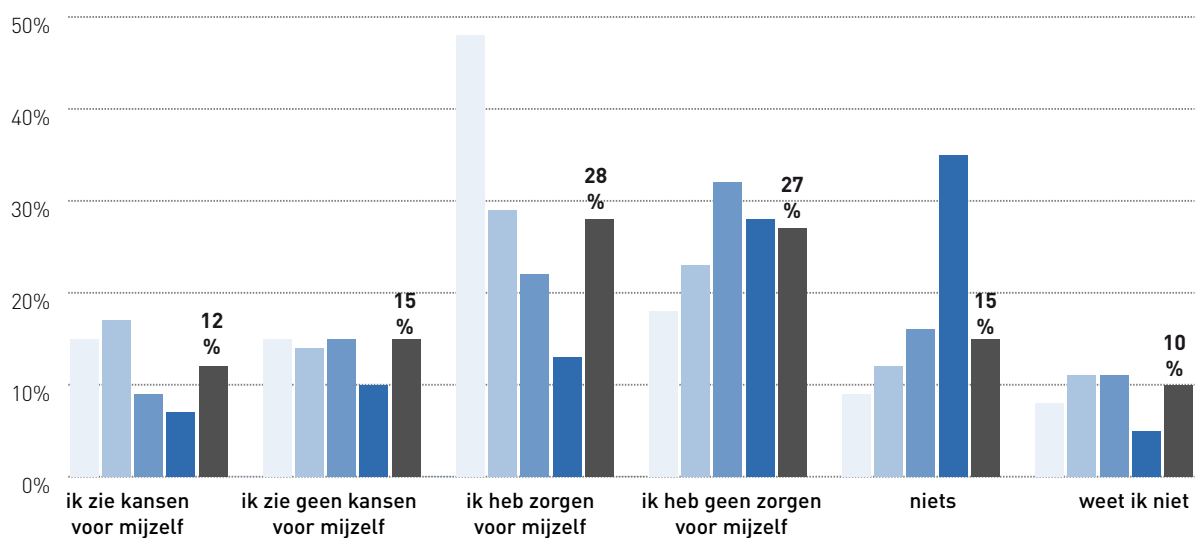
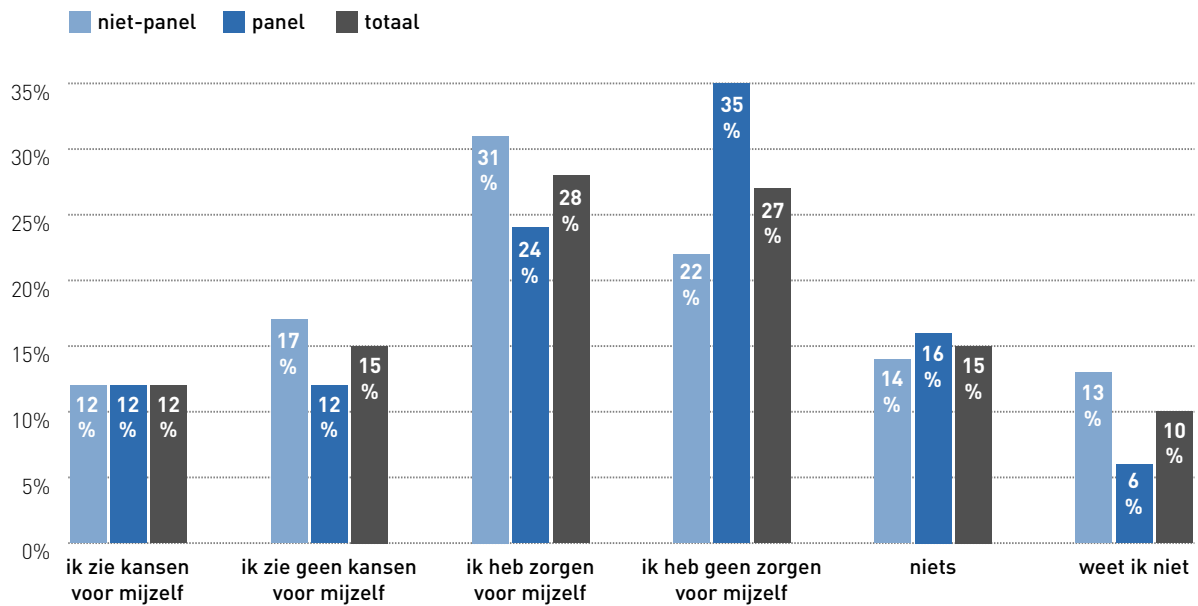
Verskil in kansen en zorgen tussen gebieden

In de Binnenstad ziet men meer kansen voor groen en voor minder auto's dan in andere gebieden, maar het grootste verschil zit hem in de zorgen over de loopafstand tot de auto c.q. bereikbaarheid van de eigen wijk. Daarover maken in de Binnenstad veel meer inwoners zich zorgen dan in andere gebieden. Zorgen om parkeerdruk zijn er in de Binnenstad dan ook juist veel minder.

De inwoners in de (Centrum)Schil en Buitenwijken zien vergeleken met de Binnenstad iets minder kansen in meer groen en minder auto's, maar iets meer kansen in meer parkeermogelijkheden en in hubs / centraal parkeren. De inwoners maken zich echter duidelijk zorgen over toenemende parkeerdruk in hun wijk en die zorgen zijn hier dus ook veel sterker aanwezig dan in de Binnenstad.

2. Kansen en zorgen voor inwoners zelf

Als we deze maatregelen invoeren, wat betekent dat dan voor uzelf?



Meest genoemde kansen voor inwoners zelf:

- **Prettiger wonen**
Fijnere woon- en leefomgeving, rustiger, mooier, groener, gezonder, minder overlast en lawaai, meer ruimte voor ontmoeten, meer woonplezier, veiliger, kinderen kunnen spelen op straat.
- **Kunnen parkeren**
Kunnen parkeren in eigen straat / op loopafstand. Door parkeervergunning plek om te parkeren. Meer parkeerruimte (ook vanwege hub).
- **Meer groen**
- **Meer ruimte**
Meer ruimte voor voetgangers en fietsers, rustiger, minder auto's.

Andere kansen die zijn genoemd, zijn onder andere vaker op de fiets gaan, meer gebruik maken van deelmobiliteit, gebruik maken van een hub en eventueel auto wegdoen.

Meest genoemde zorgen voor inwoners zelf:

- **Niet kunnen parkeren bij huis**
Auto niet kwijt kunnen voor de deur of in de straat, wat wel nodig is voor bijvoorbeeld boodschappen, voor werk, voor bezoek (anders niet gastvrij). Ver lopen voelt soms onveilig. Te ver lopen is niet gewenst. Bang geen vergunning te krijgen. Het niet hebben van zicht of controle op eigen auto is niet wenselijk. Voor werk afhankelijk van auto nabij huis, auto is nodig bijvoorbeeld voor oproepdiensten. Verlies van klanten en omzet die niet meer komen vanwege onbereikbaarheid of te hoge kosten.
- **Huisgebonden / beperkt mobiel**
Door ouderdom, gezondheid (slecht ter been) e.d. niet meer weg kunnen door niet ver te kunnen lopen en auto niet voor de deur, parkeerhub is geen optie (te ver). Toename eenzaamheid en afname zelfredzaamheid. Anderen bezoeken lukt niet meer en bezoek ontvangen ook minder.
- **Betalen voor parkeren**
Niet wenselijk dat het betaald parkeren wordt. Het wordt onbetaalbaar, te hoge parkeerkosten. Wil niet betalen voor parkeren in eigen straat via vergunning of betaald parkeren. Boodschappen en/of winkelen elders gaan doen (buiten Zwolle) als je moet betalen voor parkeren bij winkelcentrum.
- **Binnenstad niet bereikbaar**
Voor bewoners, ouderen, mensen die slecht ter been zijn, ondernemers moet binnenstad bereikbaar zijn, kunnen parkeren. Anders minder woongenot bewoners. Naar andere plaats om te gaan winkelen. Kan niet meer naar het centrum. Ongastvrij. Centrum moet bereikbaar blijven voor kort verblijf. Is er voldoende parkeergelegenheid op loopafstand? Binnenstad wordt onleefbaar voor bewoners en ondernemers.

Verskil in kansen en zorgen tussen gebieden

In de Binnenstad zien relatief meer inwoners kansen om prettiger te wonen dan in de andere gebieden, maar kansen op kunnen parkeren worden juist minder gezien. In de Binnenstad maakt men zich van alle gebieden het meest zorgen over het kunnen parkeren bij huis, op loopafstand. Het betaald parkeren is voor Binnenstadbewoners juist weer minder een zorg dan in de andere gebieden.

In de (Centrum)Schil maakt men zich ook zorgen over het bij huis kunnen parkeren, beduidend meer ook dan in de buitenwijken. Over bereikbaarheid van de Binnenstad zijn de zorgen in de (Centrum)Schil zeer gering.

In de buitenwijken ziet men minder kansen voor meer groen dan in de andere gebieden, wat soms wordt beargumenteerd met de toelichting dat er al veel groen is. Zorgen om gebondenheid aan huis zijn in de buitenwijken van alle gebieden het grootst.

3. Tips

De respondenten hadden de gelegenheid nog tips mee te geven. Hieronder een opsomming van tips (per gebied) die vaak zijn gegeven. Deze lijst is dus niet compleet, voor een geheel overzicht is het nodig alle tips afzonderlijk te lezen.

Tips Binnenstad

- Hubs / parkeerplaatsen aan rand binnenstad, met shuttles die vaak rijden
- Hubs op loopafstand aan de gracht / bij de bruggen / rand binnenstad
- Parkeervergunning voor bewoners in stand houden
- Veilige looproute vanuit hub/centrale parkeerplaats naar centrum / huis
- Binnenstad autoluw maken
- Bezoekers buiten centrum parkeren
- Binnenstad goed bereikbaar met deelmobiliteit en openbaar vervoer
- Alleen bestemmingsverkeer in binnenstad
- Houd rekening met oudere bewoners van de binnenstad en met gehandicapten
- Eerst alternatieven op orde voordat je parkeerplaatsen weghaalt
- Ga in gesprek met bewoners en zorg voor goede communicatie
- Parkeerplaatsen onder de grond
- Maximaal 1 vergunning per huishouden
- Houd binnenstad leefbaar en bereikbaar voor bewoners, dus parkeren mogelijk houden

Tips (Centrum)Schil en Buitenwijken

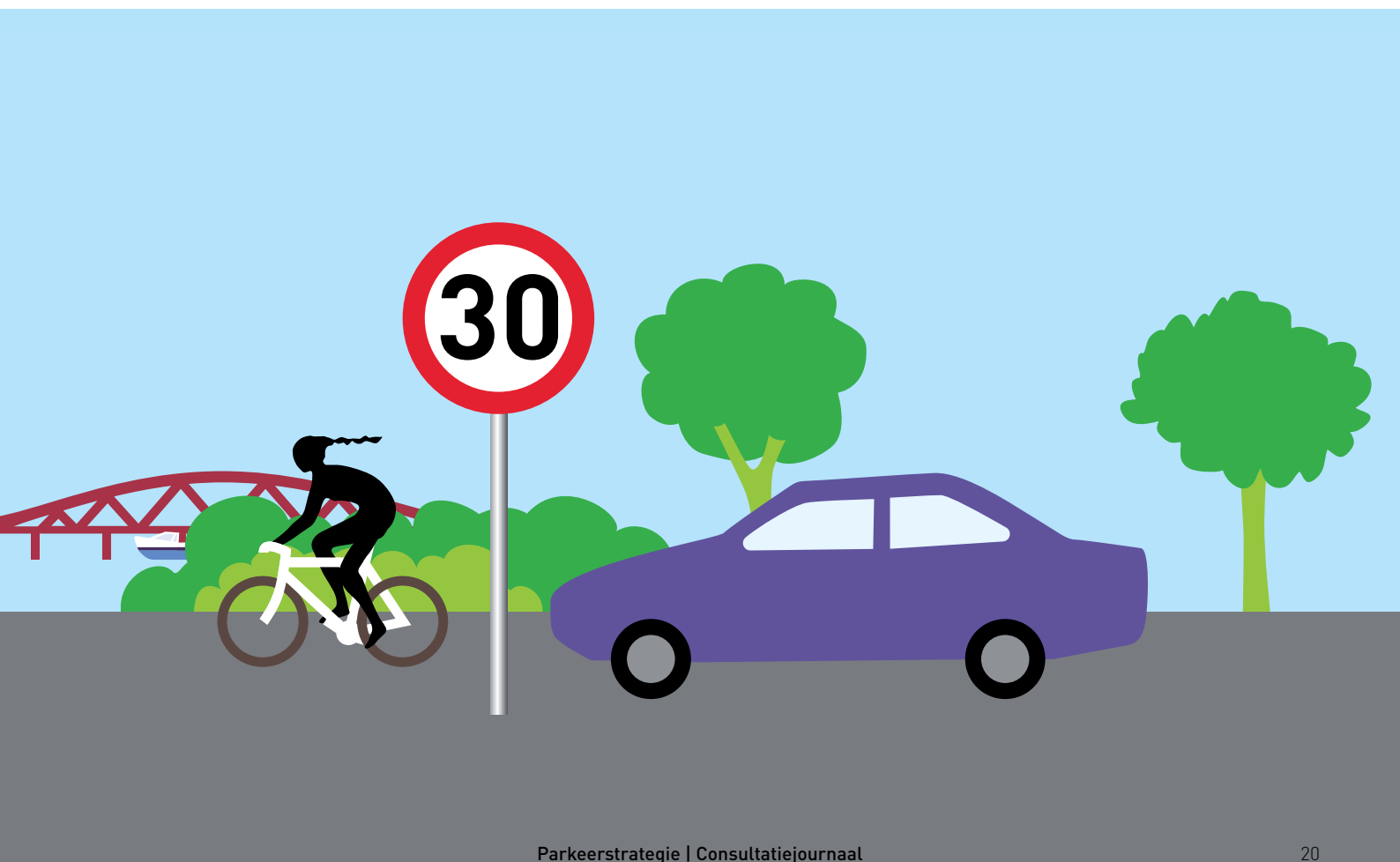
- Zorgen voor voldoende parkeergelegenheid
- Meer invalide parkeerplaatsen
- Meer parkeergarages buiten het centrum / onder de grond
- Parkeerhubs aan de rand van de stad met shuttlebus naar het centrum (transferium)
- Zorg voor goed OV in de stad
- Betaalbare parkeerplaatsen
- Meer controle op foutparkeren in de wijk
- Goedkoper / Gratis parkeren
- 1 auto per huishouden in de straat
- Houd het centrum bereikbaar / toegankelijk
- Maak centrum autoluw
- Zorg voor een gratis of goede betaalbare verbinding tussen parkeerplaats en centrum
- Zorg dat onze mooie stad toegankelijk blijft voor iedereen
- Zorg dat bewoners voorrang hebben met parkeren t.o.v. toeristen
- Luister naar de bewoners

Tips Buitengebied

- Maak parkeerhubs (aan rand van het centrum en van de stad) met gratis shuttlebussen van parkeerhubs naar centrum
- Parkeren betaalbaarder maken

Vervolg

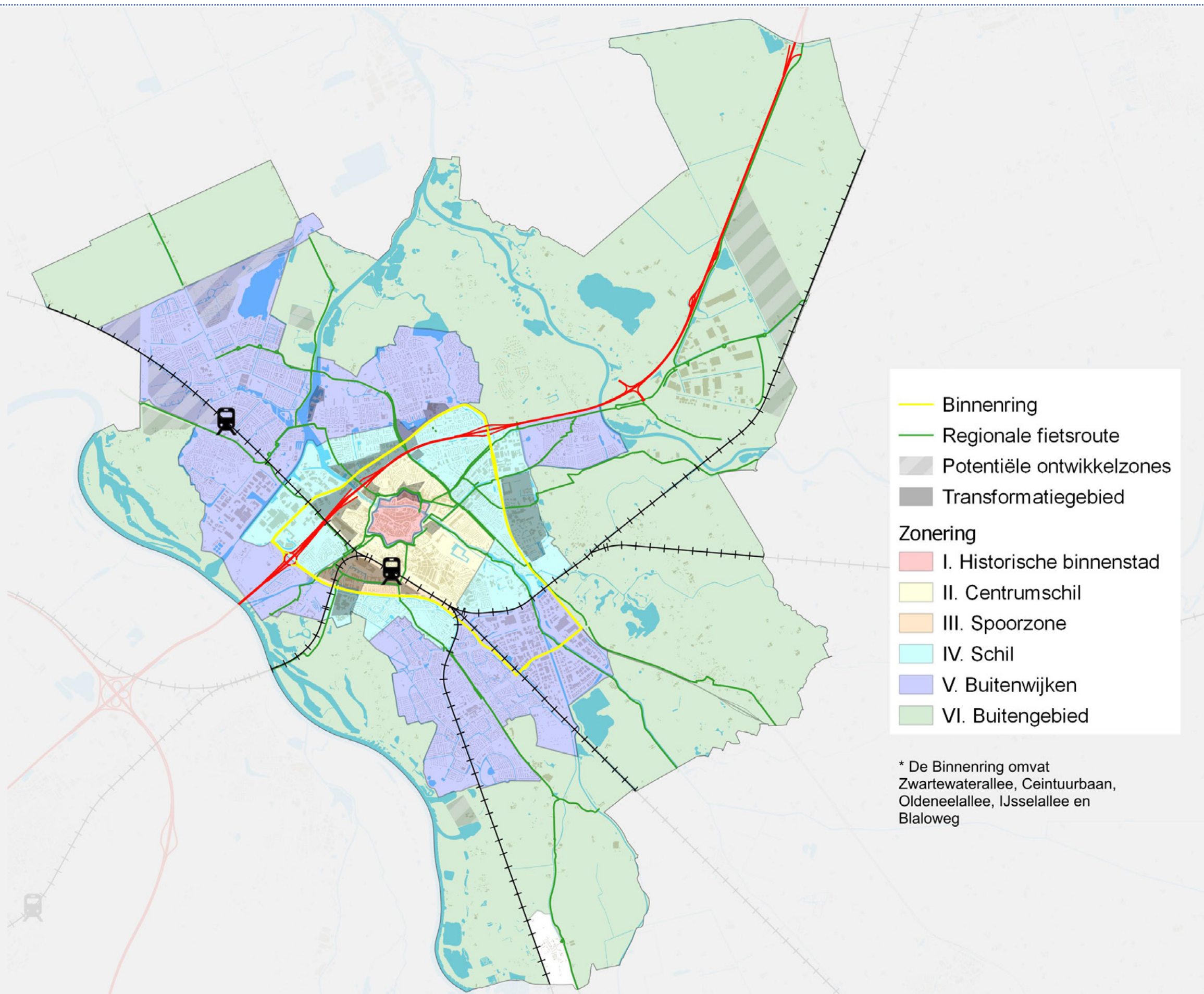
De ideeën uit deze consultatierondes nemen we mee om de contouren van de deelplannen verder te schetsen. Tijdens de uitwerking van de deelplannen maken we een verdiepingsslag waarbij we de Zwolse participatie aanpak Hanza! toepassen.



Bijlage 4

Zonering Zwolle





Samengesteld door de gemeente Zwolle,
afdeling Ruimte en Economie.

We zochten verbinding met stakeholders, partners,
belangenbehartigers, ondernemers en inwoners.

© Gemeente Zwolle 2023

