

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 i.k.v. 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?

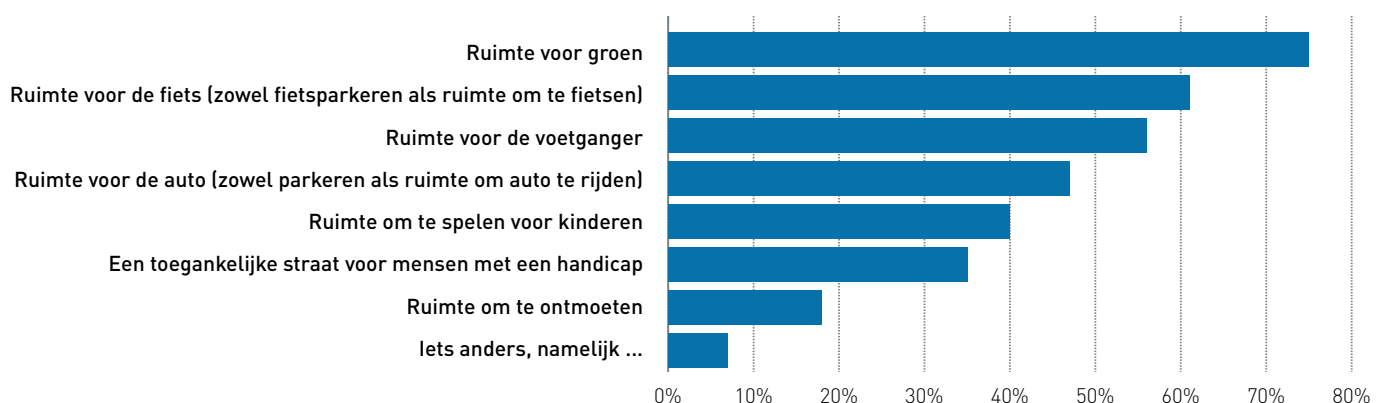
	N	%
Groene, kindvriendelijke straat en parkeren op loopafstand	3064	59%
Auto voor de deur parkeren, maar geen groen in de straat	1341	26%
Geen voorkeur / weet ik niet	754	15%
Totaal	5159	100%

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.)

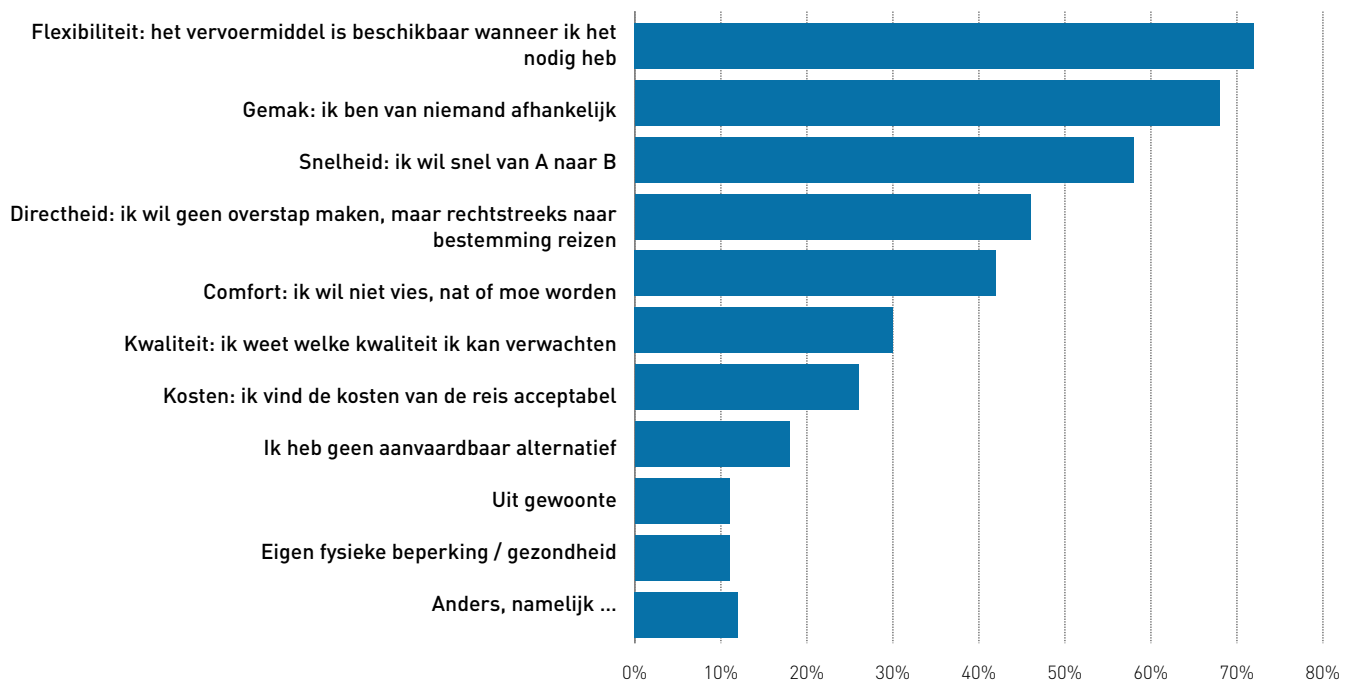
	N	%	Totaal N
Ruimte voor groen	3852	75%	5159
Ruimte voor de fiets (zowel fietsparkeren als ruimte om te fietsen)	3128	61%	5159
Ruimte voor de voetganger	2909	56%	5159
Ruimte voor de auto (zowel parkeren als ruimte om auto te rijden)	2404	47%	5159
Ruimte om te spelen voor kinderen	2070	40%	5159
Een toegankelijke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



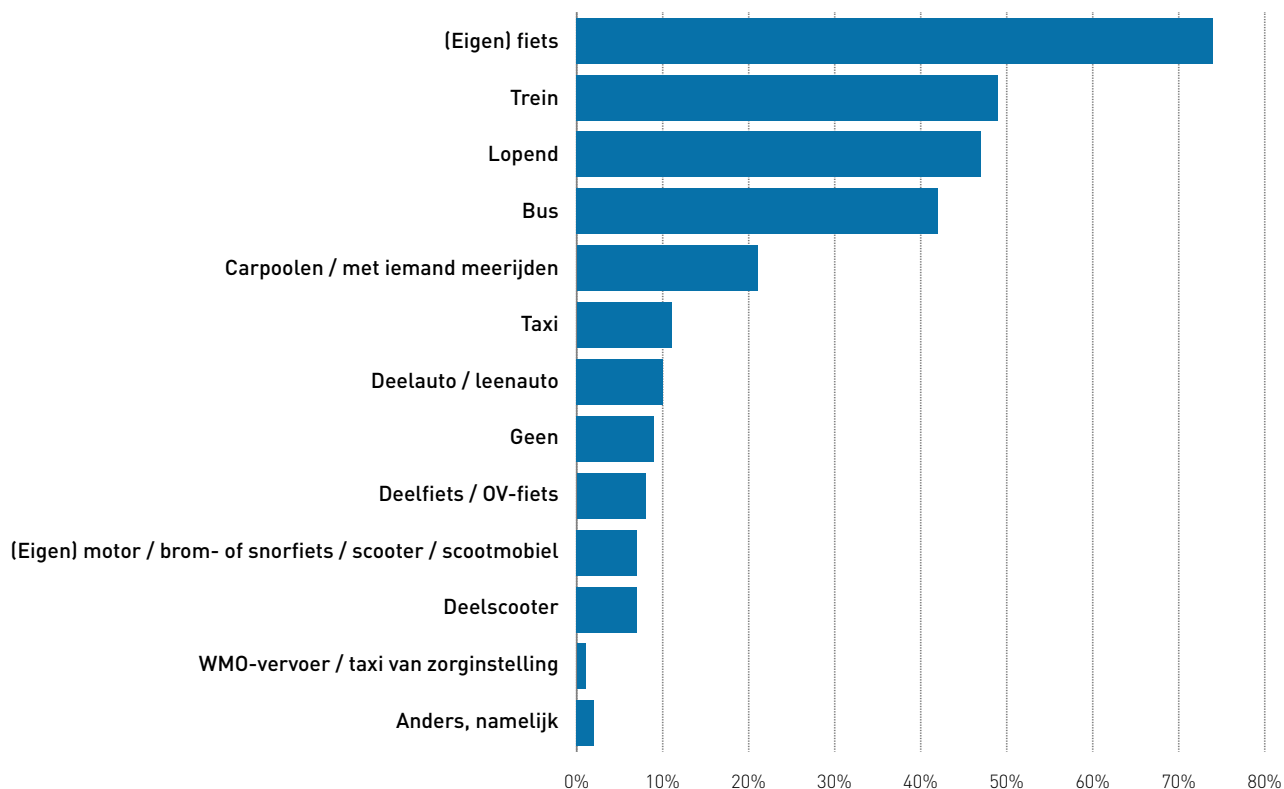
6

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



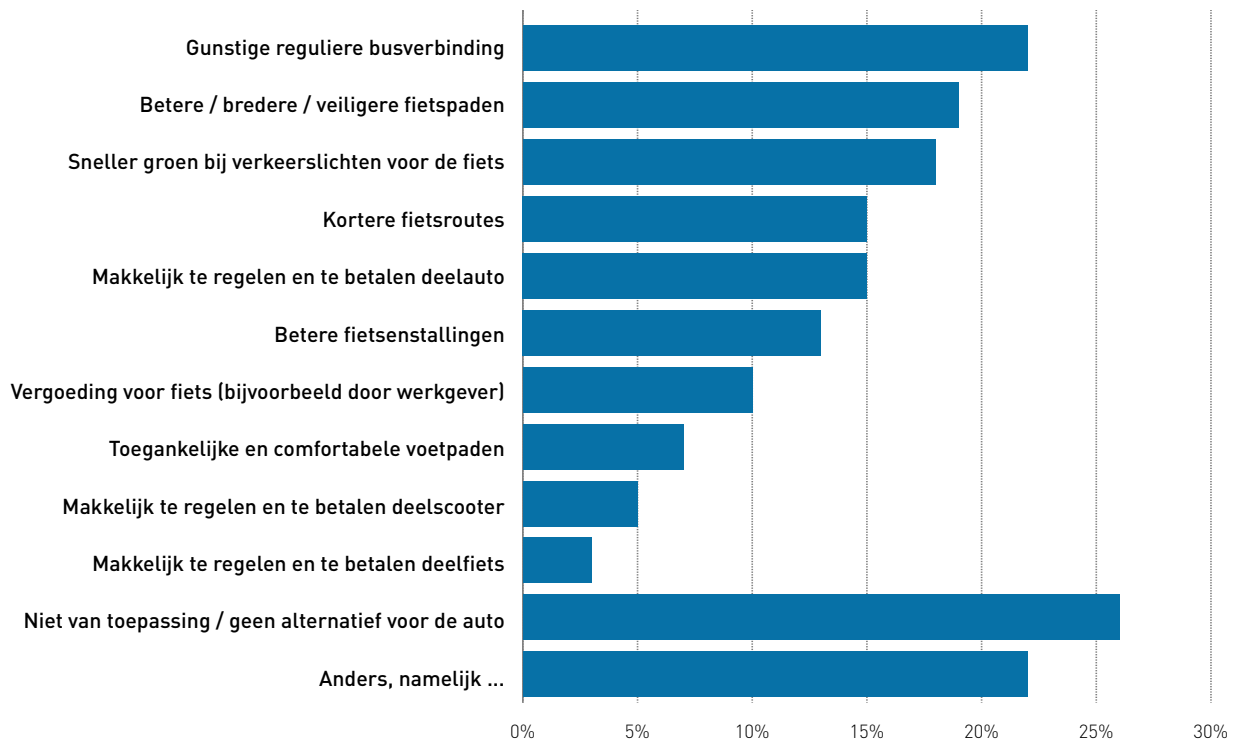
	N	%	Totaal N
(Eigen) fiets	3270	74%	4396
Trein	2171	49%	4396
Lopend	2046	47%	4396
Bus	1846	42%	4396
Carpoolen / met iemand meerijden	934	21%	4396
Taxi	494	11%	4396
Deelauto / leenauto	434	10%	4396
Geen	395	9%	4396
Deelfiets / OV-fiets	359	8%	4396
(Eigen) motor / brom- of snorfiets / scooter / scootmobiel	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.)

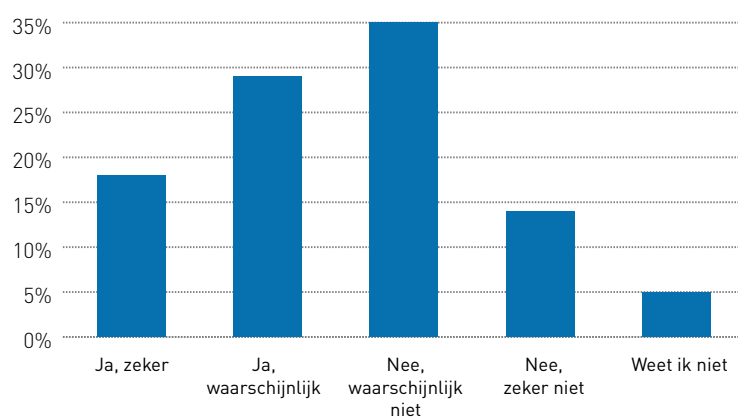
	N	%	Totaal N
Gunstige reguliere busverbinding	928	22%	4187
Betere / bredere / veiligere fietspaden	796	19%	4187
Sneller groen bij verkeerslichten voor de fiets	735	18%	4187
Kortere fietsroutes	644	15%	4187
Makkelijk te regelen en te betalen deelauto	644	15%	4187
Betere fietsenstallingen	528	13%	4187
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.

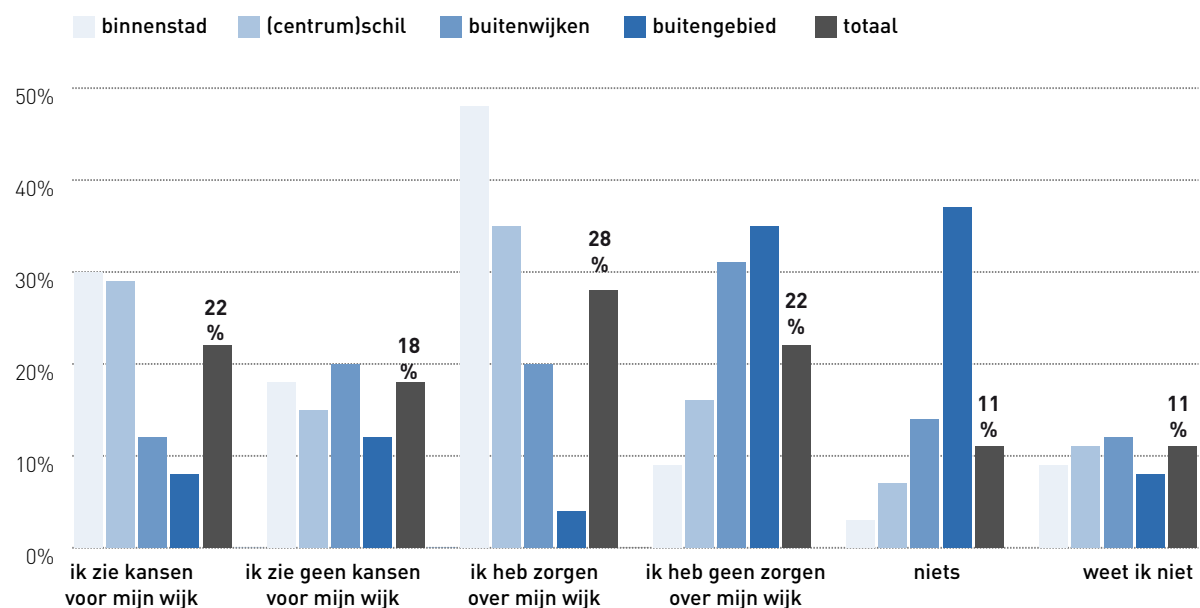
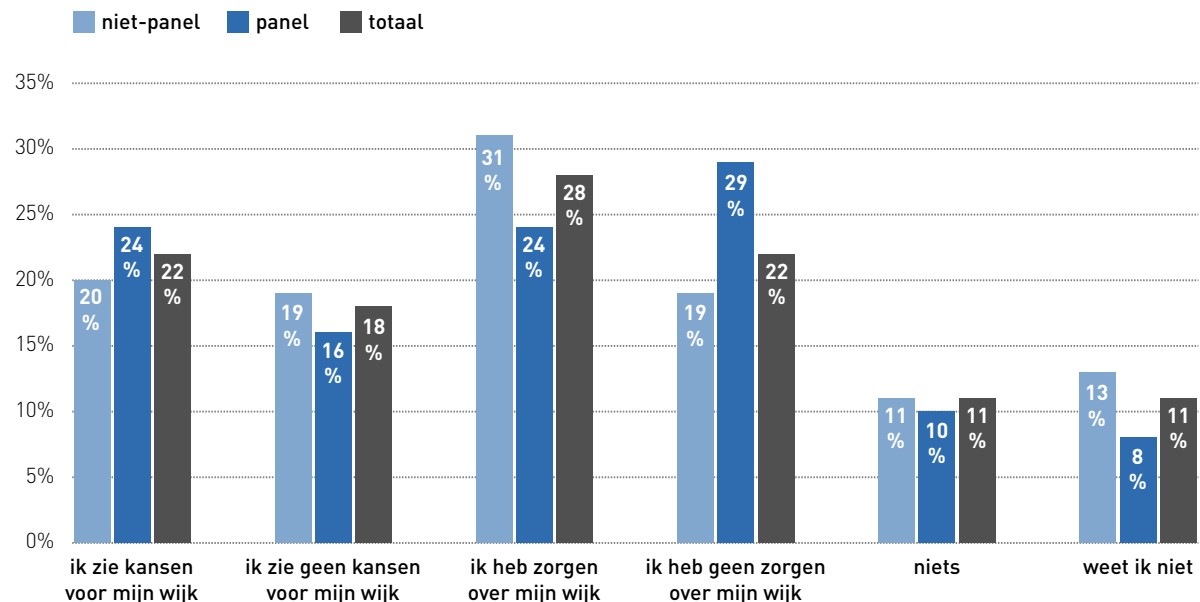
Uitkomsten

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 speelgelegenheden, 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.

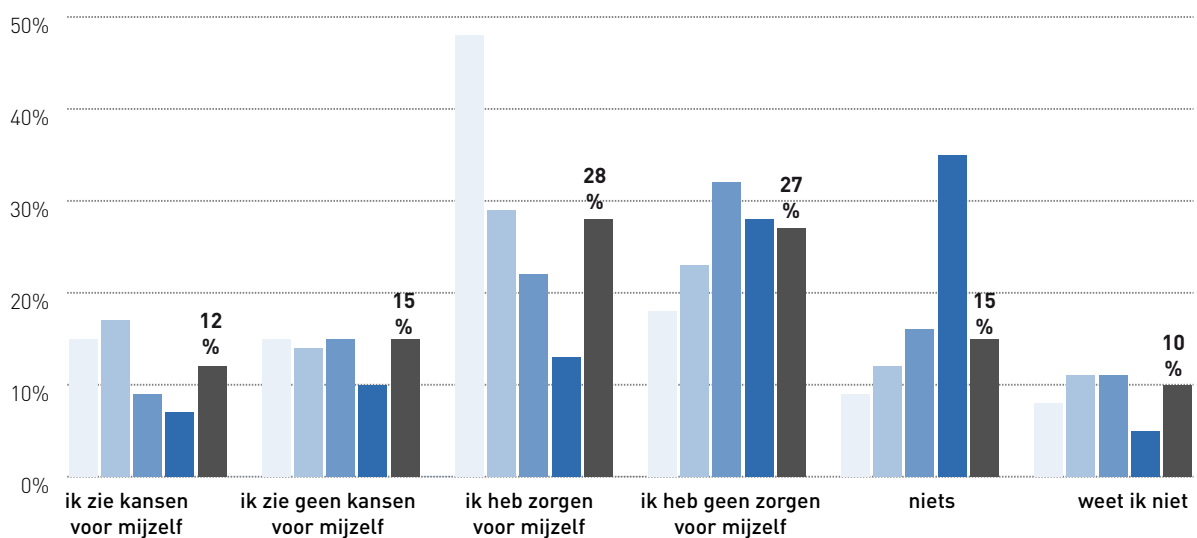
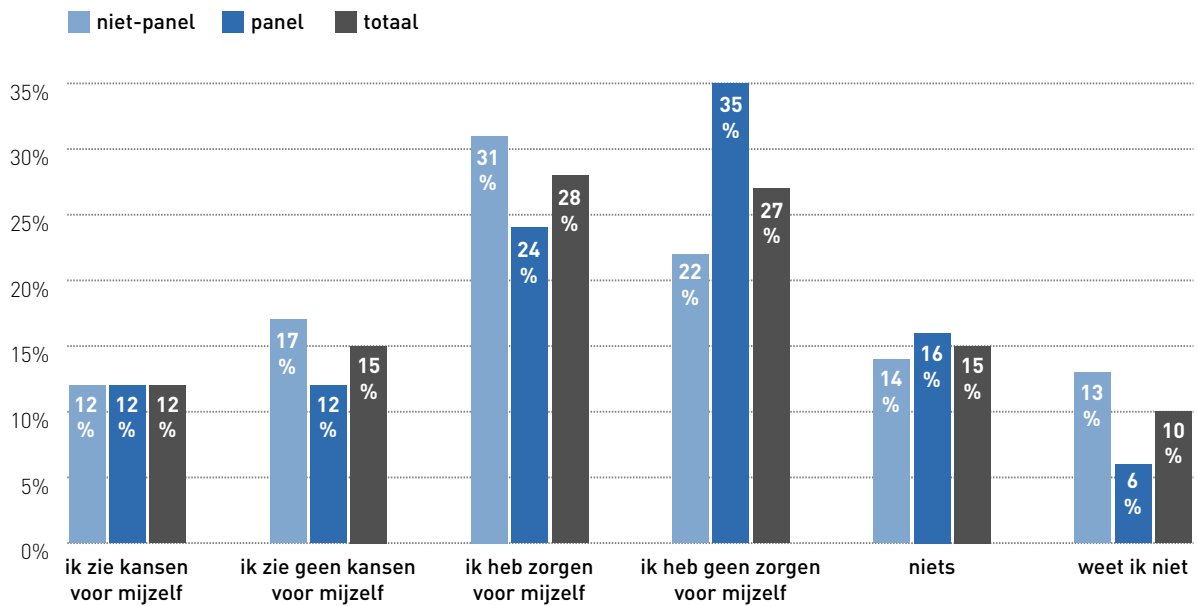
Verskil in kansen en zorgen tussen gebieden

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.

