

Zwolle, 3 december 2024

Geachte voorzitter, geachte collegeleden, beste leden van de gemeenteraad,

Goedenavond, fijn dat ik de gelegenheid krijg het woord tot u te mogen richten over de voorliggende nota Parkeerstrategie 2040.

Mijn naam is Anneke Speelman, lid van de Werkgroep Parkeren Binnenstad. Een werkgroep die deel uitmaakt van de Bewonersvereniging Binnenstad Zwolle.

De afgelopen week hebben we de nota Parkeerstrategie 2040 tot ons genomen. De maatregelen die worden voorgesteld hebben vergaande gevolgen voor de bewoners in de binnenstad die momenteel met hun auto middels een vergunning nabij hun huis parkeren.

Ik citeer de nota Parkeerstrategie 2040 op pagina 28: "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." En elders in de nota: "We voegen geen parkeerplaatsen meer toe op straat en we geven alleen nog nieuwe abonnementen uit voor parkeren in de parkeervoorzieningen."

Kortom, doel is het straatparkeren in de binnenstad volledig op te heffen. Alternatieven zullen worden geboden in bestaande parkeervoorzieningen door deze beschikbaar te stellen voor bewoners, zoals Dijkstraat en Pletterstraat, en door waarschijnlijk parkeervoorzieningen over de gracht, zoals die bij Pathé en Bisschop Willebrandlaan.

We hadden gehoopt dat Gemeente Zwolle het signaal van afgelopen voorjaar heel serieus had genomen. Hierin verzochten 624 bewoners om behoud van hun parkeerplaatsen in de binnenstad. Dit signaal werd nogmaals afgegeven in de consultatieronde van de Parkeerstrategie 2040. 83% van de bewoners geeft aan 'Blijf het parkeren in de directe nabijheid van het wonen faciliteren.' Een auto dichtbij huis kunnen parkeren is gemak, en in veel gevallen geen luxe, maar om tal van redenen ook bittere noodzaak. De binnenstad kent natuurlijk ook al veel parkeerplaatsen op eigen grond, in een eigen garage of in eigen gezamenlijke voorzieningen. Vergunninghouders vormen het sluitstuk en hebben zelf geen alternatief, en zijn dus aangewezen op en afhankelijk van de faciliteiten die gemeente hun aanbiedt. Bewoners van de binnenstad maken zich zorgen over de toekomst: niet meer dichtbij, én is het straks nog wel betaalbaar?

We hadden gehoopt dat het college de zorgen van deze grote groep binnenstadbewoners serieus zou nemen door te kiezen voor een parkeerstrategie voor de binnenstad die

- a. parkeren dichtbij en binnen de stadsgracht mogelijk maakt.
- b. betaalbaarheid als uitgangspunt neemt.
- c. kiest voor maatwerk-oplossingen.

We doen u de volgende suggesties die ons inziens op meer draagvlak kunnen rekenen, ook van bewoners die met ons en net als u voorstander zijn van een mooie, groene en leefbare binnenstad. Het zijn 10 suggesties die nog niet alomvattend zijn, maar ze geven wel richting aan het kader waaraan we denken.

1. Maak de binnenstad uitsluitend bereikbaar voor **binnenstadbewoners door kentekensignalering** in te voeren, waarmee ongewenst autoverkeer kan worden geweerd.

2. **Weer het parkeren voor dagjesmensen uit de binnenstad.**

Stel wel kort en bijzonder parkeren in. Dit is fijn voor bewoners, ondernemers, leveranciers en klusseniers. Dit kan door parkeren op aanvraag via kentekensignalering.

Ook is het fijn dat we als bewoners voor ons eigen bezoek gebruik kunnen blijven maken van de huidige parkeerfaciliteit voor gasten van maximaal 8 uur per week.

3. **Zorg voor parkeren in de directe nabijheid in een straal van maximaal 150 m**

We stellen vooralsnog een straal van maximaal 150 m voor, vanaf ieder huis gerekend.

Parkeren in bestaande parkeergarages in de binnenstad, maar ook rondom de binnenstad kan voor een deel van de binnenstadbewoners daadwerkelijk een oplossing zijn. Maar voor vele bewoners is dit niet het geval. Als werkgroep vinden we 150 m een maximum qua loopafstand. Maar we realiseren ons dat dit voor sommige bewoners als een brug te ver is. Mogelijk moeten de regels voor mindervaliden worden versoepeld, en moet parkeren bij huis ook tijdelijk bij ziekte mogelijk zijn.

4. **Zorg voor maatwerkoplossingen.**

We zijn het eens met uw stelling dat het voor elke bewoner mogelijk moet zijn en blijven om met een auto bij huis te kunnen komen. Maar we vinden het niet nodig dat al het straatparkeren afgeschaft wordt. Niet overal is horeca en retail, en soms is er al veel groen, zelfs veel bomen. Denk bijvoorbeeld aan Ter Pelkwijkpark, Van Nahuysplein, Aplein.

Maatwerk kan ook worden geboden door én groen én parkeren slim te combineren. Ook kan worden gedacht aan een zijde trottoir, en aan de andere zijde parkeren en met hier en daar extra bomen. Bovenstaande oplossingen zijn niet uit de duim gezogen. We hebben de afgelopen weken alle straten bezocht en zijn van mening dat slim herinrichten, kan zorgen voor vergroening en straatparkeren.

Creëer **kleinschalige geclusterde parkeervoorzieningen dichtbij** huis; dit kan op straat, maar ook als gebouwde voorziening. Deze zijn vaak (veel) goedkoper dan de huidige voorzieningen die de gemeente voorstelt.

In de nota wordt gesproken over speelplekken voor kinderen. Hiervoor lenen de bestaande auto- en fietsvrije pleinen zich uitstekend. Kijk eens goed naar de invulling van bestaande pleinen zoals bijvoorbeeld Broerenkerkplein, Grote Kerkplein en Rode Torenplein.

Kortom, we stellen maatwerk per straat en gebied voor.

5. **Zorg voor betaalbaar parkeren.**

Het college stelt voor dat onder meer de gebruikers van parkeerhubs de kosten dekken van de exploitatie ervan. Het betekent dat vergunninghouders fors meer zullen moeten gaan betalen dan nu het geval is. Zet daarom betaalbaarheid neer als uitgangspunt, zodat het stallen van een auto op straat of in een collectieve voorziening voor iedereen mogelijk blijft. Parkeren in de binnenstad moet voor alle inkomensgroepen mogelijk blijven. En tot slot: houd als gemeente grip op collectieve voorzieningen zodat we als bewoners niet aan de markt zijn overgeleverd.

6. **Stel incentives in.**

Moedig mensen aan die wel buiten de stadsgracht willen parkeren. Het inzetten van incentives is een mogelijkheid. Er zijn bijvoorbeeld mensen die de auto zo af en toe gebruiken. Mogelijk dat zij de auto wel elders willen stallen tegen een goedkoper tarief. Moedig deelgebruik van auto's aan. Zorg voor goede stalling van deelfietsen en deelscooters, opdat verrommeling van het openbaar gebied wordt tegengegaan. En stimuleer gebruik van de deelfiets.

7. **Zet geen sterfhuiskonstructie in.**

Het niet meer afgeven van parkeervergunningen voor nieuwe bewoners is in feite een sterfhuiskonstructie voor het huidige straatparkeren. We zijn uitdrukkelijk geen voorstander van het inzetten van deze sterfhuiskonstructie. De auto past prima bij een vitale, groene en leefbare binnenstad. Realiseert u zich dat er momenteel al meer dan 1.000 private plaatsen in de binnenstad zijn. Ook zorgt het stallen van de auto in parkeervoorzieningen alsnog voor extra bewegingen in de binnenstad door bewoners die de boodschappentassen thuis

afgeven, dekinderen die opgehaald moeten worden voor de sportwedstrijd et cetera. Kortom, met het verdwijnen van straatparkeren is niet de personenauto uit de binnenstad.

8. **Voer Hanza! uit – ook nu - en kijk met een holistische kijk naar het vraagstuk**

De binnenstad is van iedereen, en dus ook van bewoners die in de Binnenstad wonen, leven en werken. Ze zorgen voor een fijne binnenstad door levendigheid, minder overlast, meer sociale veiligheid, behoud van monumentale woningen en dergelijke. Reden temeer hen te betrekken als een belangrijke stakeholder bij het bepalen van de parkeerstrategie.

Ga in gesprek met mensen, met voor- en tegenstanders van het behoud van straatparkeren, dit zorgt voor creatieve oplossingen.

En kijk hierbij holistisch naar het vraagstuk: naar straat, buurt, binnenstad en omliggend gebied en de onderlinge relaties en gevolgen, maar ook naar diverse thema's en breder dan milieu en groen. Dus kijk ook naar de belangen van autogebruikers op fysiek, sociaal en financieel terrein.

Beste aanwezigen, ik kom aan het einde van mijn betoog.

Gemeente Zwolle beoogt een leefbare, gastvrije, toegankelijk en bereikbare Binnenstad en waar nodig ruimte voor wonen, werken, voorzieningen, groen, spelen en aangenaam vertoeven. De auto past prima in dat beeld. Ook in 2040. Mogelijk meer eigentijds, maar met goede adequate maatwerk-oplossingen, altijd dichtbij en betaalbaar.

Parkeerstrategie 2040 maakt keuzes zonder dat de effectiviteit en de betaalbaarheid van de genomen maatregelen wordt beschreven. Mogelijk toch nog een extra opdracht vanuit de raad voor het college?

Tot slot: We vinden het plezierig dat u Hanza! als uitgangspunt heeft genomen voor het participatiemodel. We nodigen de gemeente Zwolle van harte uit om ons als Werkgroep Parkeren Binnenstad en bewoners als stakeholder te betrekken bij de huidige discussie en toekomstige uitwerkingen om zo tot een gedragen parkeerstrategie en parkeerbeleid te komen. Edoch, straatparkeren ofwel - in onze ogen betaalbaar parkeren nabij - is ons inziens een issue binnen Parkeerstrategie 2040 voor de Zwolse Binnenstad en beoogt een genuanceerde benadering. Een kwestie van politieke wil en lef.

Anneke Speelman, voorzitter Werkgroep Parkeren Binnenstad (bbZ)

tel.: 06 20 60 53 58

mob.: anneke.speelman@xs4all.nl