

Geachte raadsleden,

Aan u ligt vandaag ter besluitvorming voor de Parkeerstrategie Zwolle 2040

De strategie zoals die er nu ligt heeft grote gevolgen voor de Koestraat. Het is vooralsnog namelijk de bedoeling dat de parkeervergunninghoudersplekken in de Koestraat worden verwijderd. De Koestraat moet een (doorgaande) fietsstraat worden voor, zo begrijpen wij, (fiets-)verkeer dat niet het echte centrum (Grote Markt, Melkmarkt, Diezerstraat) tot reisdoel heeft, maar door wil steken richting Assendorp of de Weezenlanden. Het is dus hoofdzakelijk geen bestemmingsverkeer voor de Koestraat of aansluitende straten.

Dit plan kwam voor ons als Koestraatbewoners begin dit jaar als een grote verrassing. Op een gemeentelijke bijeenkomst over fietsveiligheid in de Koestraat werd en passant, tussen neus en lippen, opgemerkt dat de Koestraat autoluw zou worden en in dat kader de parkeerplekken daar opgeheven zouden worden.

Deze opmerking leidde zoals u kunt begrijpen tot onrust en zorgen. Niet alleen omdat we ons op het verkeerde been gezet voelden (je denkt mee te praten over te verhogen van de fietsveiligheid en mee te denken over bestrating en betegeling en krijgt dan ineens zonder dat je daarover op voorhand geïnformeerd bent te horen dat je niet meer in de buurt van je huis kunt parkeren).

De onrust onstond ook vanuit zorgen om het effect van het vervallen van de parkeerplaatsen op de waarde van onze huizen én, niet onbelangrijk, over wat het doet met de leefbaarheid en de levendigheid van de buurt. In de Koestraat woont nu een variëteit aan mensen, van gezinnen met kinderen tot mensen op leeftijd, mobiel, iets minder mobiel, weinig mobiel. Kunnen die daar in de toekomst nog wel blijven wonen? Vervoer per auto (of dat nu grootouders zijn die hun kleinkinderen ophalen, of mensen die boodschappen doen, die naar hun werk moeten, enz. enz.) is voor een gemêleerde bevolkingssamenstelling van de binnenstad onontbeerlijk.

En wat zijn de gevolgen van dit alles voor de hulpdiensten en serviceverleners? Waar moeten huisartsen, schilders, aannemers, loodgieters parkeren als er geen parkeerplekken in de straat zijn waar ze kunnen parkeren.

Een huisarts kan nog wel met zijn of haar dokterstas een eindje lopen, maar niet goed voorstelbaar is hoe aannemers, schilders, loofdgijters dat kunnen doen.

Nu is het niet zo dat wij als bewoners niets willen en niet willen meedenken. Dat willen we zeker en dat hebben we ook op de bijeenkomsten die we in mei en juli met de heer Hoekstra hebben gehad keer op keer benadrukt. We hebben ook alternatieven geopperd voor de plannen, maar a) die alternatieven zijn niet in de gespreksverslagen terug te vinden, en b) lijken die alternatieven ook niet in overweging te zijn genomen. Dat steekt, al was het maar omdat de gemeente Zwolle participatie van de bewoners heel hoog in het vaandel heeft staan.

Omdat we het idee hadden dat we niet gehoord werden (en onze zorgen over het verwijderen van de vergunninghoudersplekken in de Koestraat (en mogelijk ook het intrekken van onze parkeervergunningen) niet serieus geadresseerd) hebben we in mei advocaat Wertheim een brief naar het College laten sturen. Op die brief is tot op heden nog geen inhoudelijke reactie gekomen. De portefeuillehouder heeft gesprekken afgehouden. Ook over alternatieven waar, als inderdaad de parkeerplekken komen te vervallen, de vergunninghouders dan moeten/mogen parkeren, is ons, ook al hebben we er keer op keer naar gevraagd, geen enkele duidelijkheid verschaft. Kunnen we terecht op bijvoorbeeld de Burgemeester van Rooijensingel (en worden in dat kader plekken voor ons gegarandeerd), of moeten we onze auto parkeren in een zogeheten mobiliteitshub bij Weezenlanden-Noord, op 870 meter afstand, (voor een mobiele, doorstappende bewoner 10 minuten lopen). Een hub waarvan de realisatie overigens nog jaren op zich zal laten wachten. En hetzelfde geldt voor de andersoortige hubs.

Vragen, vragen waarop we het antwoord niet op hebben gekregen waardoor de onrust en de zorgen die wij hebben blijven bestaan. Daarom sta ik hier vanavond mede namens 10 andere Koestraatbewoners om in te spreken.

Vooruitlopend op deze avond hebben we de stukken bestudeerd.

Daarbij rees bij ons de volgende vraag.

Welk doel c.q. welke doelen wil het raadsvoorstel nu precies bereiken? Dat is ons vooralsnog niet helder, althans niet overmatig helder. Is dat het creëren van ruimte voor binnenstedelijk bouwen (zoals te lezen op pagina 2 van de beslisnota) of is dat het voorkomen dat de stad dichtslibt (zoals lijkt te volgen uit bijlage 1 bij het raadsvoorstel, Parkeerstrategie Zwolle 2040 onder het kopje “Waarom nu een parkeerstrategie”, p. 5)?

Als het inderdaad gaat om meer binnenstedelijke bouwruimte te creëren dan stel ik vast dat met het weghalen van parkeerplekken in de Koestraat (of breder, zoals de bedoeling is, álle vergunningplekken in de binnenstad) natuurlijk geen bouwruimte wordt gecreëerd. Of het moet gaan om wel heel erg kleine tinyhouses.

Gaat het om het voorkomen van het dichtslippen van de (binnen-)stad dan zijn er tal van mogelijkheden om “vreemde” vervoersbewegingen (en daarmee bedoel ik dan verkeer dat nodeloos (of misschien wel doelloos, we kennen allemaal de gepimpte auto's die met de ramen open en de autoradio op 10 tig keer hetzelfde rondje door de binnenstad rijden) de binnenstad in rijdt te verminderen. Daarvoor hoeven de parkeerplekken en -onthefingen van de bewoners helemaal niet te wijken. Dat weten ze inmiddels in Amersdoort en Leiden. Daar zijn maatregelen getroffen om de bereikbaarheid van de binnenstad te bewaken en te vergroten, terwijl tegelijkertijd de bewoners nog steeds de binnenstad in mogen rijden en parkeeronthefingen/parkeervergunningen behouden zijn.

Als het dan uiteindelijk zo is, wat wij niet hopen, dat de Koestraat een doorgaande fietsstraat wordt dan geef ik u mee dat in onze optiek de verkeersveiligheid daar c.q. daarmee niet per se groter wordt. Die is overigens al verrre van groot. U weet het misschien niet, maar wij zitten er letterlijk met de neus bovenop. Wij weten als geen ander dat de Koestraat heel druk is. Vooral op het kruispunt Sassenstraat, Koestraat, Walstraat gaat het heel vaak mis. En dan niet *door* of *dankzij* auto's. Het zijn fietsen, elektrische fietsen, speed-pedelecs, fatbikes en scooters die daar met bijna de regelmaat van de klok op elkaar klappen. De huidige parkeerplekken vormen nog een buffer tegen hoge snelheden; zonder die plekken zal de overlast van op hoge snelheid rijdende fietsen en scooters e.d. van mensen zonder binding met de binnenstad of met de detailhandel alleen maar toenemen. We vrezen een racebaan.

Zijn er alternatieven? Ja. En die hebben we zoals gezegd ook herhaaldelijk aangekaart.

Denk bijvoorbeeld aan het creëren van een doorgaande fietsroute door het park achter de Koestraat, over de wal langs de singel, van Potgietersingel naar Wilhelminasingel.

Bijkomend voordeel: daarmee worden de criminaliteit en overlast daar ook ingedamd. Die criminaliteit en overlast zijn groot zoals u hopelijk weet. Er wordt de hele dag volop gedeald, er hangen junks rond, er is geluidsoverlast etc. Koestraatbewoners (jong en oud) gaan 's avonds niet meer via de achteruitgang (dus aan de parkkant) het huis uit. En andere Binnenstadbewoners gaan ook niet zo snel 's avonds een rondje lopen door het park. Dat is gewoon niet veilig.

Een ander alternatief is de route over de Burgemeester van Rooijensingel. Die route zou ook veel beter aansluiten bij de fietsvriendelijke straat richting Dominicanenklooster die, zoals we op 28 november hebben kunnen lezen in de Stentor, nu aangelegd gaat worden.

Ik rond af. Ik stel vast dat de onduidelijkheid groot is, niet alleen ten aanzien van de doelen die de parkeerstrategie probeert te behalen, maar ook ten aanzien van de vraag waar de Koestraatbewoners (maar ook de 600 andere binnenstadbewoners met een parkeervergunning (want ook hun parkeerplaatsen zullen gaan vervallen)) moeten gaan parkeren als c.q. zodra de binnenstadparkeerplekken verdwijnen.

Ik doe dan ook een dringend beroep op u het voorliggende raadsvoorstel niet aan te nemen, dan wel het zodanig te amenderen dat er nog meer alternatieven onderzocht kunnen worden, de Koestraat niet langer genoemd wordt en er alternatieve oplossingen of alternatieve mobiliteitshubs, op kortere afstand, mogelijk blijven.