

**Expertisecentrum**  
EC

Stadskantoor  
Lübeckplein 2  
Postbus 538  
8000 AM Zwolle  
Telefoon (038) 498 4264  
[www.zwolle.nl](http://www.zwolle.nl)

## Koersdocument Parkeren 2016 - 2020

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Terugkijken</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Vooruitdenken: Mogelijk maken</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>De Basis</b>	<b>7</b>
4.1	Parkeerbalans	7
4.2	Binnenstad fietsparkeren	8
4.3	Binnenstad autoparkeren	8
4.4	Noordereiland	10
4.5	Schilwijken	11
4.6	Werkgebieden	12
<b>5</b>	<b>Mogelijk maken</b>	<b>13</b>
5.1	Trends en ontwikkelingen	13
5.1.1	Mobiliteitsconcepten	13
5.1.2	Autobezit en –gebruik	13
5.1.3	Binnenstadsontwikkelingen	14
5.1.4	Ruimtelijke ontwikkelingen	14
5.1.5	Betaald parkeren en retail	14
5.1.6	Omgevingswet	15
5.1.7	Digitalisering	15
5.1.8	Duurzaamheid	15
5.2	Binnenstadsvisie	16
5.3	Parkeernormen	16
5.4	Flexibiliteit en maatwerk	17
5.5	Meten is weten	17
5.6	Mobiliteitsplannen	18
<b>6</b>	<b>Acties</b>	<b>20</b>
6.1	Acties	20
<b>7</b>	<b>Financiën</b>	<b>21</b>
7.1	Reserveringen voor nieuw beleid	21
	<b>Bijlage 1 Opmerkingen stakeholders</b>	<b>22</b>

## 1 Inleiding

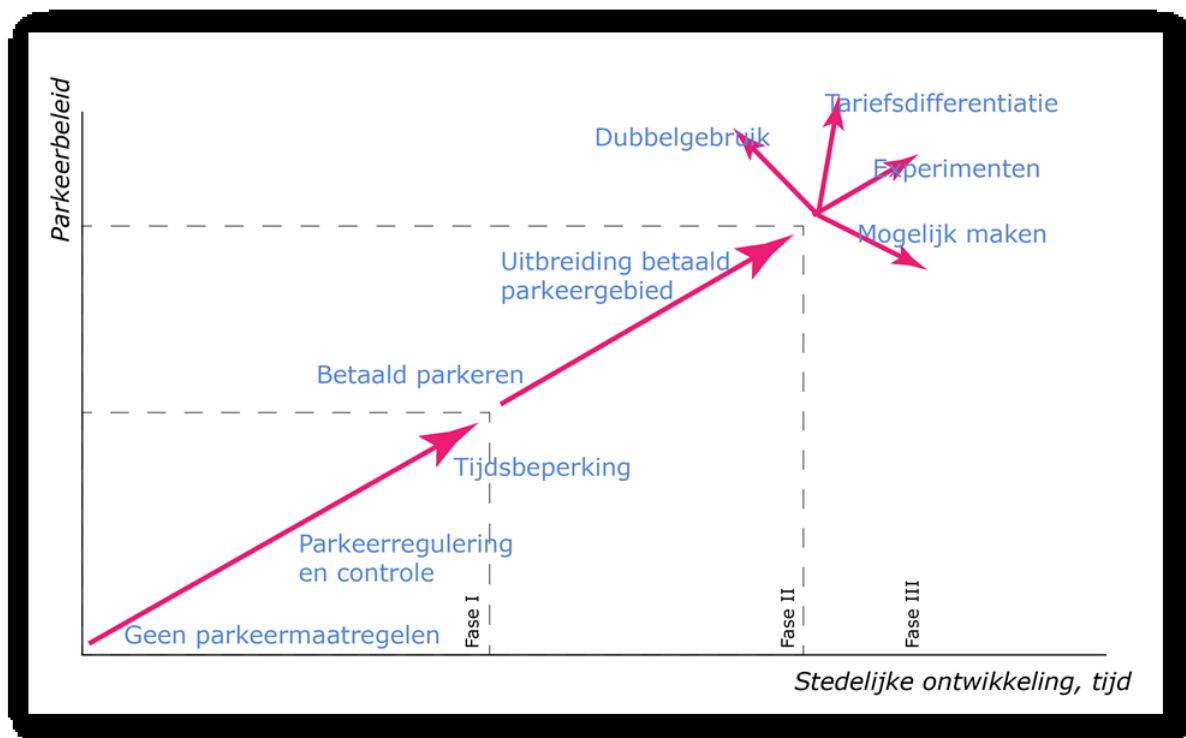
Parkeren is een veelbesproken onderwerp. In Nederland maar zeker ook in Zwolle. Het gaat dan om waar ik mijn auto kwijt raak als ik ga winkelen in de binnenstad en wat moet ik daar dan voor betalen, hoelang sta ik in de rij, waarom staan er werknemers van de binnenstad bij mij in de (woon)straat, waar kan ik wel en niet mijn fiets parkeren en ga zo maar door. Zwolle kent al een lange geschiedenis van het reguleren van parkeren. In 2004 is het eerste “Koersdocument Parkeren” opgesteld waarin op hoofdlijnen het beleid voor de komende jaren werd uitgestippeld en dat de basis vormde voor het parkeerbeleid dat we nu kennen. Dit koersdocument heeft in de loop van de jaren een aantal herijkingen gekend. De laatste versie was het “Koersdocument Parkeren 2011 – 2015”

Het voor u liggende Koersdocument Parkeren is het vervolg op de versie 2011 – 2015 en past bij de vernieuwende overheid die kansen ziet, obstakels wegneemt en mogelijk maakt en die alleen regelt wat strikt noodzakelijk is.

## 2 Terugkijken

De ontwikkeling van parkeren heeft in Zwolle ongeveer hetzelfde pad doorlopen als andere gemeenten in Nederland die zich bezig houden met het zo eerlijk mogelijk verdelen van de beschikbare openbare ruimte. Het begon in de jaren 60 met de opkomst van de auto. Grote plannen voor zoveel mogelijk auto's in en naar de stad, bij voorkeur parkerend op de Grote Markt. Vrijwel elke stad heeft een ruimtelijke herinnering aan dit onbegrensde vertrouwen in de toekomst van de auto. In Zwolle is dat de huidige Kampenpoorterbrug. De breedte ervan was nodig om al het autoverkeer vanaf de A28 (destijds bekend als de rijksweg E35) rechtstreeks naar de Grote Markt te brengen. In de jaren 80 werd duidelijk hoe snel het autobezit groeide en dat er forse nadelen zaten aan zulke grote hoeveelheden auto's op straat. Dit was de tijd waarin de grote parkeergarages in de stad gerealiseerd werden en voorzichtig begonnen werd met het terugdringen van de groei van het autoverkeer en het stimuleren van openbaar vervoer en fiets. Daarna ontstond het beeld dat de auto een belangrijk onderdeel is van het welvaren van een stad maar niet altijd en niet overal.

Op dit punt is het parkeerbeleid ontstaan. Waar willen we nu welke doelgroep hebben staan zodat ondernemers bediend worden, bewoners hun auto kwijt kunnen en de openbare ruimte niet alleen maar uit geparkeerde auto's bestaat. Het parkeerbeleid begon in Zwolle met het reguleren van parkeren. Het reguleren gebeurde op plaats en tijd: een blauwe zone, hier en daar een vergunning plaats en op sommige plekken helemaal geen parkeren meer. Dit kunnen we beschouwen als de 1e fase van het parkeerbeleid. De 2e fase wordt gekenmerkt door de invoering van betaald parkeren als sturingsinstrument. Hierdoor werd het mogelijk om preciezer te sturen en ook parkeren weg te halen uit de openbare ruimte ten behoeve van verblijfskwaliteit en te investeren in gebouwde parkeervoorzieningen.



Met het betaald parkeren ontstond ook de behoefte om gebieden aan de rand van het betaald parkeergebied te beschermen. Het gereguleerde gebied werd hierdoor langzaam groter als gevolg van het toenemende autobezit. Maar ook aan de olievlekwerking zit een grens. Op een gegeven moment ontstaat een zeker evenwicht. Dat evenwicht betekent het einde van de 2e fase en luidt de 3e fase in. Dat is het punt waarop Zwolle is beland. In grote lijnen is een evenwicht ontstaan in vraag en aanbod. Grote bouwmaatregelen zijn niet langer nodig. De bouw van de Katwolderpleingarage is voorsnog de laatste grote fysieke ingreep in het parkeerbeleid. Het is de uitdaging om de komende jaren de bestaande parkeercapaciteit in de stad zo goed mogelijk te benutten door dubbelgebruik en tariefdifferentiatie en in te zetten op het ontzorgen van parkeerders door de routekeuze, het reserveren van parkeerplaatsen en het afrekenen digitaal te doen. Ook is het zaak de komende jaren te zorgen dat parkeren en bereikbaarheid maximaal bijdragen aan een vitale binnenstad en woon- en werkgebieden in de stad. Hierbij is het inspelen op de kansen en mogelijkheden van de omgevingswet en de omgevingsvisie van groot belang. Met andere woorden: Zwolle staat aan het begin van fase III.

### 3 Vooruitdenken: Mogelijk maken

De conclusie van het bovenstaande is dat in dit Koersdocument Parkeren niet fundamenteel zal veranderen in de wijze waarop we omgaan met vraag en aanbod en de benadering van problemen vanuit de vier B's:

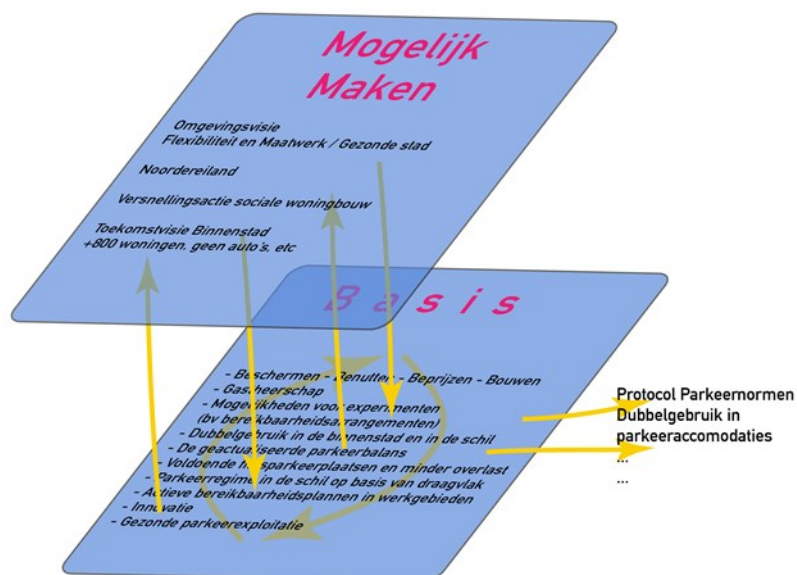
- Beschermen (van bewoners)
- Benutten (van de beschikbare ruimte)
- Beprijzen (tarieven als sturingsmiddel)
- Bouwen (op basis van het ontstane evenwicht)

Benutten wordt de drager van het parkeerbeleid. Parkeren wordt steeds meer een integraal onderdeel van mobiliteit. Parkeren speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheid van de stad maar hangt nauw samen met mobiliteitsoplossingen als faciliteren van deelauto's, de rol van e-fietsen in de verplaatsingen in en om de stad en de rol van de elektrische auto.

Wat wel verandert is de rol van de overheid. Niet alleen binnen parkeren maar over de hele breedte van Zwolse vraagstukken. Van oudsher heeft de overheid een sturende rol gehad. De gemeenteraad bepaalt de richting waarin we willen gaan, stelt regels op en controleert die. De continue afweging tussen collectief en individueel belang zorgt voor orde en voorspelbaarheid maar heeft ook een keerzijde omdat initiatieven niet mogelijk bleken vanwege regels, zorg over precedentwerking of tegengestelde belangen.

Het Zwolse bestuur heeft in haar coalitieakkoord aangegeven: *"(...)Daarvoor is een overheid nodig die zo dicht mogelijk bij de mensen staat, met vertrouwen in inwoners en ondernemers. Een overheid die creativiteit, vrijheid en (publiek) ondernemerschap ruimte geeft, maar die zelf ook een ondernemende houding aanneemt. Die kansen ziet en obstakels wegneemt om mooie dingen gedaan te krijgen, dienstbaar en faciliterend."*

De verandering die het Zwolse bestuur doormaakt, is gericht op "Mogelijk maken". Wat kunnen we faciliteren? Welke initiatieven gaan we met nieuwsgierigheid tegemoet treden? En welke experimenten zijn de moeite waard, ook al kunnen ze 'mislukken'?



Voor het parkeerbeleid betekent dit dat het flexibel moet zijn en mee moet kunnen bewegen met trends en ontwikkelingen in de samenleving. Niet alleen binnen het mobiliteitsterrein maar ook in de ruimtelijke veranderingen in winkel- en woonconcepten, functiemenging, levensloopbestendig bouwen, duurzaamheid en ook in het nieuwe werken, technologische veranderingen, informatisering, nieuwe media, smart cities en dergelijke. Ook dient in de toekomst parkeren en mobiliteit een bijdrage te leveren aan het oplossen van de klimaatopgaven en vergroten van de leefbaarheid van gebieden. Tot slot een parkeerbeleid dat rekening houdt met wens om in Nederland integraler met fysieke vraagstukken en de openbare ruimte om te gaan in de vorm van de omgevingswet en de daar uit voortvloeiende omgevingsvisie. Dit alles vraagt een parkeer- en mobiliteitsbeleid dat mogelijk maakt in plaats van afremt. Zonder dat daarmee de rekening naar de toekomst verlegd wordt. Hierbij staat de gebruiker steeds meer centraal.

## 4 De Basis

### 4.1 Parkeerbalans

In 2015 is de parkeerbalans herijkt. Deze is op 26 mei 2015 in het Raadsplein info/debat behandeld op basis van de Informatienota Parkeerbalans ([Informatienota Parkeerbalans 26 mei 2015](#)) en bijbehorende memo Parkeerbalans ([Memo Parkeerbalans 26 mei 2015](#)).

De parkeerbalans spreekt zich uit over de balans tussen vraag en aanbod van parkeren. Die balans is anders op verschillende tijden (zaterdagmiddag vs donderdagochtend), anders voor verschillende doelgroepen (werknemers, bewoners, bezoekers) en anders voor verschillende delen in de stad (bijvoorbeeld Kamperpoort vs Hanzeland).

De belangrijkste conclusies uit het onderzoek naar de parkeerbalans zijn:

- 1) De huidige parkeercapaciteit voor bezoekers van de binnenstad is op orde.
- 2) Realisatie van de Katwolderpleingarage sluit aan bij de parkeerbehoefte aan de Westkant van de binnenstad.
- 3) Landelijke en lokale trends geven tegenstrijdige signalen ten aanzien van de vraag naar parkeren voor binnenstad bezoekers. Voor de parkeerbalans Zwolle is dat vertaald naar het uitgangspunt dat de binnenstad stabiliseert maar dat het wel van belang is om organisch en flexibel in te kunnen spelen op ontwikkelingen.
- 4) De parkeerdruk voor vergunninghouders is in alle delen van de binnenstad en sommige schilwijken hoog.
- 5) Het gegeven dat een groot deel van de week parkeerruimte beschikbaar is in de accommodaties biedt een aanknopingspunt voor meer uitwisseling tussen vergunninghoudersparkeren en bezoekersparkeren.

De parkeerbalans (ijkmoment 2015) laat zien dat het parkeren op orde is, dat een zeker evenwicht is ontstaan. Dit evenwicht is echter wel gebaseerd op de beschikbaarheid van de accommodatie Noordereiland. De huidige bezetting laat zien dat deze accommodatie zowel voor vergunning- en abonenthouders (180 plekken) als bezoekers wordt gebruikt. Het opheffen van deze accommodatie heeft daarmee tot gevolg dat minimaal dit aantal parkeerplaatsen in dit gebied gecompenseerd moeten worden. Daarnaast leidt een toename van het aantal binnenstadbewoners en bijbehorend autobezit tot een grotere parkeeropgave. Tevens wijst recent onderzoek (CPB/PBL) uit dat zowel het autobezit als het autogebruik de komende jaren nog zal toenemen (zie 5.1.2 Autobezit en –gebruik), wat kan leiden tot een groeiende behoefte aan parkeerplaatsen voor bezoekers.

Datum 20 september 2016  
Ons kenmerk Koersdocument Parkeren 2016 - 2020

De parkeerbalans voor het fietsparkeren geeft een ander beeld. De totale vraag naar fietsparkeerplekken bedraagt 3.600 stuks op de piekmomenten (donderdagavond – zaterdag). Het aanbod van plekken in en buiten de stallingen bedraagt 2.400. Dat betekent een tekort van 1.200 stallingen waarbij ook nog een toename van de vraag verwacht wordt van 300 fietsparkeerplaatsen.

Als gevolg van het nieuwe werken wordt de parkeerdruk bij kantoren op sommige dagen van de week (maandag, dinsdag en donderdag) hoger en op andere dagen (woensdag en vrijdag) juist lager.

## 4.2 Binnenstad fietsparkeren

Het fietsparkeren in de binnenstad is aan het veranderen. Begin 2016 is het “Actieplan fietsparkeren binnenstad” in de Zwolse gemeenteraad vastgesteld. In dit actieplan worden voorstellen gedaan voor het voorzien in voldoende functionele stallingsvoorzieningen voor de Binnenstad.

Dit wordt op twee manieren bereikt, namelijk het vergroten van het totale permanente aanbod van stallingsplaatsen met 610 en het vergroten van het aanbod op de piekmomenten met 900 zogenaamde “pop-up stallingen”. Hiermee wordt aan de opgave van 1.500 stallingsplaatsen op zaterdagmiddag (piekmoment) voldaan.

**Omdat de Binnenstad een dynamisch gebied is blijven we de ontwikkeling van het fietsparkeren op de voet volgen. Dat doen we met het onderzoeksprogramma, zie paragraaf 5.5 Meten is weten.**

## 4.3 Binnenstad autoparkeren

Voor het autoparkeren ten behoeve van de binnenstad moet rekening gehouden worden met twee belangrijke doelgroepen namelijk de bezoekers van winkels, musea en evenementen in de Binnenstad en bewoners en ondernemers en hun werknemers in de Binnenstad. Voor een vitale en toekomstbestendige Binnenstad moeten de belangen van beide doelgroepen goed in de gaten gehouden worden. Zo is het van belang dat we voor onze bezoekers voldoende, goed vindbare en aantrekkelijke parkeerplaatsen bieden die op loopafstand van hun bestemming liggen. De verschillende soorten bezoekers hebben verschillende wensen ten aanzien van het parkeren. Voor elke soort bezoeker dient er voldoende parkeergelegenheid te zijn. Zo heeft de toerist die voor een dagje Zwolle komt behoefte aan een goedkope parkeerplaats aan de rand van de Binnenstad terwijl de winkelbezoeker dicht bij zijn bestemming een wat duurdere parkeerplaats acceptabel vindt. Voor bewoners en ondernemers/werknemers is het van belang om op loopafstand van de woning of het bedrijf voldoende parkeerplaatsen te hebben. Beide doelgroepen hebben baat bij een aantrekkelijk leef- en verblijfsklimaat in de Binnenstad.



Vraag en aanbod van bezoekersparkeren is op orde. Met de komst van de Katwolderplein garage is het aanbod aan de westzijde op orde. Een zekere restvraag aan de noordzijde van de binnenstad blijft bestaan. In de volgende paragraaf komen we hier op terug.

Het centrale motto voor het parkeerbeleid voor de Binnenstad van Zwolle is gastvrijheid. Dit uit zich enerzijds in goed vindbare en aantrekkelijke parkeerplaatsen in en rond het Centrum en anderzijds in marketingacties als "In Zwolle is altijd plaats". Jaarlijks wordt rondom de feestdagen deze actie samen met het Citycentrum, Horeca Nederland en fietsersbond uitgevoerd. Naast informatie over de vindbaarheid van auto- en fietsparkeerplaatsen worden bezoekers met de auto gewezen op de verschillende parkeertarieven zodat iedere bezoeker de juiste plaats tegen het juiste tarief kan vinden. Tot slot worden samen met ondernemers zogenaamde arrangementen ontwikkeld om de combinatie van een specifieke parkeerplaats en de bestemming in de Binnenstad te promoten en om meer bezoekers naar de Binnenstad te trekken en/of bezoekers langer in de Binnenstad te houden. Dit kan onder andere door het (tijdelijk) instellen van lagere tarieven (gratis parkeermomenten). **We gaan gezamenlijk met ondernemers en andere belanghebbenden verder experimenteren met tariefdifferentiatie.**

De bewoners van de binnenstad willen ook hun auto goed en comfortabel kunnen parkeren. De druk op de vergunningen in de binnenstad is groot. Hier is nog geen sprake van een evenwicht. In een aantal straten in de Binnenstad is dubbelgebruik toegestaan, namelijk bewoners met een vergunning kunnen er parkeren maar ook bezoekers mogen er betaald parkeren. Dit geldt voor de Thorbeckegracht, Potgietersingel en van Nahuysplein. Dit functioneert naar tevredenheid met uitzondering van de tijden dat er geen betaald parkeren in de Binnenstad is (avond en zondag). **Op die momenten komt het voor dat er voor bewoners onvoldoende plekken zijn. We gaan voor dit probleem op zoek naar een oplossing.**

Voor de bewoners in de binnenstad geldt ook dat er een tekort is aan uit te geven vergunningen. Mensen staan, soms lang, op de wachtlijst of parkeren elders in de stad. Ook dit is geen wenselijke situatie. Dit wordt nog versterkt door de te verwachten toename van het aantal inwoners in de binnenstad (o.a. door inbreiding en transformatie van winkels/kantoren naar wooneenheden). Ook willen we in stappen het straatparkeren in de Binnenstad verminderen. De feitelijke parkeercapaciteit in en om de binnenstad is echter voldoende wanneer we de parkeeraccommodaties in en rond de Binnenstad hierin meenemen. **We gaan de beschikbare ruimte in de accommodaties daarom beschikbaar stellen voor bewoners parkeren en zakelijk belanghebbenden.** Dat kan betekenen dat we parkeeraccommodaties gaan toevoegen aan de vergunningsectoren of aparte vergunningen gaan uitgeven voor bepaalde accommodaties al dan niet op bepaalde momenten om te voorkomen dat er voor bezoekers op diezelfde momenten tekorten zijn.

In de paragraaf "werkgebieden" zal nader ingegaan worden hoe het parkeren in en de bereikbaarheid van de Binnenstad voor werkgevers en werknemers wordt uitgevoerd.

## 4.4 Noordereiland

De raad heeft op 12 december 2011 ([Raadsbesluit Noordereiland 12 december 2011](#)) besloten om 'de parkeergarage Noordereiland open te houden tot ten minste het moment dat de parkeergarage op het Katwolderplein open gaat.' Nieuwe inzichten en ontwikkelingen vragen om een nadere duiding van dit besluit. De belangrijkste overwegingen zijn:

- Groei van het aantal binnenstadbewoners;  
De te verwachten groei van het aantal binnenstadbewoners (+ 800 in 2030; Binnenstadvisie 2030) leidt tot meer vraag naar parkeerplaatsen voor deze doelgroep.
- Dynamiek in de Binnenstad;  
Ervaringen in de afgelopen jaren wijzen uit dat de dynamiek in Binnensteden en ook die van Zwolle toeneemt. De verwachting is dat dit de komende jaren zich nog zal voortzetten. Het vraagt flexibiliteit in parkeeraanbod om hier snel op te kunnen inspelen. De komende jaren is te verwachten dat de dynamiek in met name het noordelijk deel van de Binnenstad zoals het Broerenkwartier en Weeshuisstraat groot zal zijn. Uitdaging hier is om met name de leegstand tegen te gaan en de aantrekkelijkheid en leefbaarheid te vergroten. Hierbij is het van belang dat er voldoende parkeercapaciteit (strategische reserve) aanwezig is.
- Mogelijkheden dubbelgebruik;  
De parkeerdruk voor o.a. de vergunninghouders (bewoners en bedrijven) in de Binnenstad kan verminderd worden door parkeermogelijkheid te bieden op het Noordereiland.
- Aantrekkelijke binnenstad;  
De aantrekkelijkheid en ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad kan vergroot worden door straatparkeerplaatsen te verminderen. In het verleden heeft dit zowel op de Melkmarkt als de Nieuwe Markt tot een zichtbare verbetering geleid. Straatparkeerplaatsen die worden opgeheven kunnen gecompenseerd worden op het Noordereiland.
- Behoeftte ondernemers;  
Er bestaat bij de ondernemers in met name het noordelijk deel van de binnenstad (o.a. Broerenkwartier en Weeshuisstraat) een grote behoefte aan parkeercapaciteit voor hun bezoekers op het Noordereiland.

**Op basis van bovenstaande overwegingen wordt voorgesteld om de parkeeraccommodatie tot het moment van herontwikkeling open te houden.** De kosten hiervan zijn reeds opgenomen in de Reserve Parkeren. Te verwachten valt dat het gebied de komende jaren her ontwikkeld gaat worden.

Datum 20 september 2016  
Ons kenmerk Koersdocument Parkeren 2016 - 2020

Hierbij geldt dan het uitgangspunt dat een minimum aantal parkeerplaatsen behouden dan wel teruggeplaatst moeten worden. De herijkte parkeerbalans laat zien dat een minimaal aantal van 300 parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers van de Binnenstad realistisch is. Daarnaast moet rekening gehouden worden met het faciliteren van bewonersparkeren ten behoeve van de Binnenstad.

## 4.5 Schilwijken

Bij de ontwikkeling van parkeerregulering hoort ook het beschermen van schilwijken rond een binnenstad (zie hoofdstuk 2). Ook voor de schilwijken in Zwolle geldt dat we aan het begin staan van fase III. Een zeker evenwicht is bereikt. Grote sprongen in het gereguleerde gebied zijn niet te verwachten. Wanneer in een bepaalde straat de parkeerdruk te groot wordt en de bewoners willen graag parkeerregulering dan kan betaald parkeren worden ingevoerd waarbij de bewoners een parkeervergunning krijgen. Die mogelijkheid verandert niet. Indien mogelijk wordt gebruik gemaakt van bestaande, niet-gemeentelijke parkeeraccommodaties om de parkeerdruk te verlichten en er mogelijkheden ontstaan om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren (voormalig parkeerterrein Isala aan de Van Karnebeekstraat). We blijven voor de schilwijken streven naar meer harmonisatie en vereenvoudiging van de regels. Ook streven we ernaar de parkeersectoren te vergroten.

Verschillende wijken kampen nog wel met problemen. Bijvoorbeeld gebrek aan groen, speelplekken of problemen met toegankelijkheid voor minder mobiele mensen of hulpdiensten. Ook een hoge parkeerdruk van bewoners bestaat in een aantal situaties nog steeds. Dit speelt met name in de wijken Assendorp, Kamperpoort, Wipstrik, Schelle en Dieze-Oost. **We merken ook dat de bezoekersregeling voor het bezoek van de bewoners voor verbetering vatbaar is. Met de introductie van de digitalisering in het parkeren ontstaan ook nieuwe mogelijkheden om de situatie te verbeteren.**

Om de problemen in de wijk het hoofd te kunnen bieden en daarnaast ook toekomstgericht bezig te zijn willen we inspelen op de nieuwe omgevingswet die vanaf 2018 in werking treedt. Onderdeel van deze wet is dat er per gemeente een omgevingsvisie wordt opgesteld die wordt vertaald naar de gebieden in zogenaamde integrale omgevingsplannen. Mobiliteit en parkeren zullen onderdeel uitmaken van deze omgevingsplannen. **Vooruitlopend hierop stellen we voor om voor de schilwijken zogenaamde mobiliteitsprofielen op te stellen.** Een mobiliteitsprofiel gaat verder dan alleen parkeren en sorteert daarmee ook voor op de integraliteit van de omgevingswet. Het mobiliteitsprofiel beschrijft het betreffende woonmilieu in termen van mobiliteitsvoorkeuren. Uit onderzoek blijkt namelijk dat deze sterk aan elkaar gekoppeld zijn. Vervolgens ontwikkelen we voor dat betreffende gebied een mobiliteitsplan gebaseerd op de centrale vraag wat de kenmerken en ambities van het gebied en haar bewoners zijn.

Datum 20 september 2016  
Ons kenmerk Koersdocument Parkeren 2016 - 2020

In het plan wordt aangegeven hoe enerzijds de vraag naar parkeerplaatsen verminderd kan worden door bijvoorbeeld meer deelauto's, stimuleren van (E-fietsen) en dergelijke en anderzijds het aanbod kan worden aangepast door bijvoorbeeld op bestaande (private) parkeerterreinen in of nabij het gebied dubbelgebruik toe te staan. Per gebied zal het mobiliteitsplan verschillen. Op deze manier kunnen we maximaal inspelen op lokale situaties en behoeftes. Het mobiliteitsplan vormt 1 van de bouwstenen voor de omgevingsplannen die de komende jaren ontwikkeld gaan worden.

#### 4.6 Werkgebieden

Voor de werkgebieden geldt dat parkeren en mobiliteit in beweging is. We zien verdichting van kantoorruimte en verandering in de wijze van werken (Het Nieuwe Werken) in sommige gebieden zoals Hanzeland. In andere gebieden is meer ruimte beschikbaar en is de mobiliteitsbehoefte weer anders. In 2013 is het Gebiedsparkeerplan Hanzeland gemaakt. Hierin hebben we aangegeven op welke wijze we omgaan met de parkeerproblemen op Hanzeland. **Voor de werkgebieden stellen we voor om mobiliteitsprofielen op te stellen vergelijkbaar met de mobiliteitsprofielen van de schilwijken (zie paragraaf 5.7 Mobiliteitsplannen).**

Voor zes werkgebieden in Zwolle (Oosterenk, Hessenpoort, Voorsterpoort, Hanzeland, Binnenstad en A-28 zone) worden in het kader van beter benutten voor 2018 samen met belanghebbenden 'gebiedsplannen bereikbaarheid' gemaakt gebaseerd op mobiliteitsprofielen, daarin wordt parkeren meegenomen. Deze vormen voor het onderdeel bereikbaarheid en parkeren bouwstenen voor de omgevingsplannen voor deze gebieden.

Voor zes werkgebieden in Zwolle (Oosterenk, Hessenpoort, Voorsterpoort, Hanzeland, Binnenstad en A-28 zone) worden in het kader van beter benutten voor 2018 samen met belanghebbenden 'gebiedsplannen bereikbaarheid' gemaakt gebaseerd op mobiliteitsprofielen, daarin wordt parkeren meegenomen. Deze vormen voor het onderdeel bereikbaarheid en parkeren bouwstenen voor de omgevingsplannen per gebied die vanuit de omgevingsvisie worden opgesteld

## **5 Mogelijk maken**

### **5.1 Trends en ontwikkelingen**

#### **5.1.1 Mobiliteitsconcepten**

De wereld verandert snel. Ook op het gebied van mobiliteit en parkeren. Zowel op het gebied van voertuigtechnieken (elektrisch vervoer, zelfsturende auto's), delen van voertuigen (Über, deelauto's, e.d.) als het gebied van technologie en ICT (reserveren van auto's en parkeerplaatsen, parkeerinformatie, afrekenen, e.d.).

Er ontstaan nieuwe mobiliteitsconcepten zoals mobiliteitsabonnementen waarbij verschillende vormen van vervoer gecombineerd worden en de voertuigen niet per se eigendom zijn van de gebruiker. 'Gebruik is het nieuwe bezit' is een veelgebruikte bewering. Een sprekend voorbeeld is BMW die met de introductie van BMWi niet langer het verkopen van auto's als belangrijkste business model heeft, maar opschuift naar het verkopen van mobiliteitsoplossingen. In diverse toekomstvisies worden verschillende gevolgen voor mobiliteit en parkeren beschreven van al deze ontwikkelingen.

We vinden deze ontwikkelingen buitengewoon interessant en zijn nieuwsgierig naar de potentie van hiervan. We willen daarom in principe meewerken aan initiatieven die bijdragen aan deze ontwikkelingen.

#### **5.1.2 Autobezit en –gebruik**

Het Centraal PlanBureau en het PlanBureau voor de Leefomgeving gaan, in hun recente beleidsscenario's, uit van een groei van het autopark van 6% tot 18% in 2030 ten opzichte van 2010. Ook na 2030 gaat het CPB/PBL uit van een verdere groei tot maximaal 34% in 2050. De grootte van het autopark is niet perse gelijk aan het autobezit. De kans bestaat namelijk dat het autobezit minder hard groeit maar dat meer deelauto's of voertuigabonnementen bestaan. Of het vooral zal gaan om autobezit of autogebruik heeft vrijwel geen invloed op de parkeerbehoefte.

Het CBP/PBL rekent met een toename van het autogebruik van 12% tot 32% in 2030. De toename van gebruik komt overeen met de groei waar we in Zwolle mee gerekend hebben in de parkeerbalans van de afgelopen jaren.

In het kader van de beleidsscenario's heeft het CPB/BPL ook een aantal onzekerheidsverkenningen uitgevoerd. Eén daarvan betreft een eventueel succes van autodelen. Men geeft aan dat wanneer 10% van de automobilisten zou autodelen dan zou dat kunnen leiden tot 1,5 – 2% minder autogebruik wat met name in de steden tot een merkbaar verschil kan leiden.

Uit branche onderzoeken naar automotieve ontwikkelingen blijkt dat het autobezit onder jongeren achter blijft. Het autobezit onder ouderen neemt echter toe. Daar waar vroeger het bezitten van een auto over het algemeen werd nagestreefd vanaf 18 jaar, zien we nu dat het bezitten van een auto (en welk soort) veel meer samenhangt met levensfasen. Zolang iemand jong en alleenstaand is en in de (binnen)stad woont, is de behoefte aan een auto niet zo groot maar wanneer het gezin in beeld komt, komt ook een eigen auto in beeld.

### **5.1.3 Binnenstadsontwikkelingen**

De toekomst van binnensteden is onzeker. Een aantal tendensen is inmiddels duidelijker aan het worden. Winkelconcepten veranderen, worden kleinschaliger, meer specialistisch en meer gericht op beleving. De menging van wonen, horeca en cultuur met winkelen neemt toe. Dat alles vraagt om meer verblijfsgebied waar het comfortabel vertoeven is. Van belang is het ook om flexibel te zijn.

Retail lijkt te lijden te hebben onder het internet winkelen maar sinds kort zijn internetwinkels steeds meer geneigd ook een fysieke winkel te openen. Dat geeft aan dat ontwikkelingen snel gaan en niet eenvoudig te voorspellen.

### **5.1.4 Ruimtelijke ontwikkelingen**

Naast de binnenstad worden ook de schilwijken geconfronteerd met ruimtelijke ontwikkelingen als verdichting (meer wooneenheden per m<sup>2</sup>), transformatie van functies (winkels/kantoren worden appartementen), verschuiving in doelgroepen (meer eenpersoonshuishoudens, vergrijzing), etc. Deze ontwikkelingen hebben ook gevolgen voor de parkeeropgave en zullen daarom ook de komende jaren nauwlettend in de gaten worden gehouden.

### **5.1.5 Betaald parkeren en retail**

Een andere ontwikkeling die in Nederland grootschalig speelt op parkeergebied, is de gedachte dat het verlagen van het betaald parkeertarief een boost kan geven aan de retail in de binnenstad. Deze gedachte heeft in Nederland in verschillende gemeenten geleid tot experimenten. Van het tijdelijk afschaffen van betaald parkeren, lagere tarieven, blauwe zones in allerlei varianten. De experimenten zijn in volle gang en de monitoring van de experimenten is zeer verschillend. Sommige gemeenten doen zeer feitelijk onderzoek, andere minder feitelijk en de wetenschappelijke kwaliteit van de onderzoeken is nog al eens twijfelachtig. Op basis van grote wetenschappelijke onderzoeken lijkt de stelling dat er vrijwel geen relatie is tussen tariefdifferentiatie en retailomzet. Een aantal experimenten lijkt dat echter tegen te spreken.

Om deze onduidelijkheid op te lossen heeft het PBL, de Erasmusuniversiteit en de Rabobank een grootschalig onderzoek opgezet naar al deze experimenten. Op basis van pin-transacties worden de experimenten onderzocht op effectiviteit waarbij ook een aantal referentiegemeenten wordt onderzocht waar geen experimenten worden gehouden.

Voor Zwolle betekent dit dat wij de uitkomst van het PBL-onderzoek met belangstelling tegemoet zien en de uitkomsten hiervan betrekken bij ons toekomstige tarievenbeleid.

### **5.1.6 Omgevingswet**

Onlangs is de omgevingswet goed gekeurd door de tweede en eerste kamer. Dat betekent dat al het beleid in de fysieke leefomgeving wordt vastgesteld in een omgevingsvisie, omgevingsprogramma's en omgevingsplannen. De centrale gedachte van de omgevingswet is dat de regelgeving vermindert, het beleid veel integraler wordt en dat het beleid ontwikkelingsgericht is. Het gaat met andere woorden dus ook over 'Mogelijk maken'. Het mobiliteits- en parkeerbeleid zal dus ook onderdeel gaan uitmaken van de omgevingsvisie en omgevingsplannen.

### **5.1.7 Digitalisering**

Digitalisering heeft de afgelopen jaren binnen Parkeren een sterke ontwikkeling doorgemaakt. Binnen Zwolle is het kentekenparkeren doorgevoerd, is er de mogelijkheid voor het zogenaamde belparkeren en zijn de parkeervergunningen gedigitaliseerd. Deze ontwikkelingen zullen in de komende jaren verder gaan. Naast voordelen voor de gemeente, bijvoorbeeld door het inzetten van scanvoertuigen voor een efficiëntere handhaving heeft dit vooral voordelen voor bezoekers en bewoners van de stad. Zij worden meer en meer ontzorgd op het gebied van parkeren. Zo wordt een gemeentelijke webwinkel ontwikkeld waarin online parkeerproducten afgenomen kunnen worden en zullen er steeds meer mogelijkheden komen om parkeerplaatsen digitaal te reserveren en af te rekenen. In andere steden wordt al gewerkt met verhandelbare parkeerrechten waarbij bewoners (betaald) anderen het recht kunnen geven hun parkeerplaats te gebruiken. Ook bedrijven met eigen parkeerterreinen besluiten deze meer en meer ook (tegen betaling) voor anderen open te stellen. De gemeente zal dit waar mogelijk stimuleren. Tot slot zal steeds meer gebruik worden gemaakt van data waarmee meer inzicht komt in het parkeergedrag en daarmee de bereikbaarheid en de kwaliteit van de dienstverlening voor de parkeerder verhoogd kan worden.

### **5.1.8 Duurzaamheid**

Duurzaamheid en klimaatadaptatie zijn belangrijke thema's die ook op het gebied van mobiliteit en parkeren betrekking hebben. Positieve trends zijn de toename van het gebruik van de elektrische auto en de groei van het gebruik van de elektrische fiets en de deelauto. Toch groeit het totale wagenpark de komende jaren naar verwachting nog wat leidt tot een groter ruimtebeslag door auto's en mogelijk negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast.

Van belang blijft om bezoekers van de stad en bewoners bewust te laten zijn van de gevolgen voor het milieu en de kwaliteit van hun woon- en leefomgeving van hun vervoerwijzekeuze. Dit willen we in het parkeerbeleid onder andere tot uiting brengen door het fietsgebruik positief te stimuleren en deelauto's en elektrische auto's te faciliteren. In de mobiliteitsplannen die in de gebieden opgesteld worden wordt dit verder uitgewerkt en mogelijk gemaakt door uitvoeringsbudgetten voor quick-wins in te stellen.

## 5.2 Binnenstadsvisie

In 2015 is een grote groep Zwollenaren bezig geweest met het opstellen van een visie voor de binnenstad. Die visie heeft een aantal elementen in zich die een relatie hebben met bereikbaarheid en parkeren. Zo gaat de visie er vanuit dat in 2030 800 bewoners extra in de binnenstad van Zwolle zullen wonen. Ook gaat de visie uit van een autovrije binnenstad. De visie spreekt zich uit over 2030 en wordt verder uitgewerkt in een Strategische Agenda Binnenstad. Het Koersdocument Parkeren spreekt zich uit tot 2020 en is dienend aan de Strategische Agenda. De ontwikkeling van wonen in de binnenstad is gaande en het Koersdocument Parkeren wil deze ontwikkeling 'Mogelijk maken'. Om die reden wordt ook gezocht naar mogelijkheden voor meer integraal dubbelgebruik van parkeerruimte. Dus ook in de accommodaties.

## 5.3 Parkeernormen

Bouwinitiatieven komen nogal eens in de knel in de afweging tussen de wens om maximaal te bouwen, de parkeervraag die een initiatief gaat opwekken en de totale exploitatie van het initiatief. Het realiseren van gebouwen of verbouwingen is van belang voor de stad. Het helpt bij de nodige veranderingen en ondersteund de

economische ontwikkeling. De nadelen van bouw- en verbouwplannen kunnen echter niet zomaar op de bestaande stad worden afgeschoven. Dat is de reden van het parkeernormen beleid. We vinden echter dat het huidige beleid te star is en dat we meer maatwerk en flexibiliteit willen leveren. De huidige parkeernormen zijn gebaseerd op de kencijfers van het CROW. We blijven dit gebruiken maar maken een "Regeling parkeernormen" waarmee we meer maatwerk kunnen leveren. Het startpunt is nog steeds dat bij een ontwikkeling geen toegenomen parkeerdruk ontstaat. De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor voldoende parkeerruimte. We willen echter verder kijken wanneer het niet mogelijk blijkt om parkeren op eigen terrein te realiseren. Het gaat hierbij niet alleen om de fysieke mogelijkheid maar ook om de realistische mogelijkheid; wanneer parkeerruimte wordt gerealiseerd, wordt het dan ook als zodanig gebruikt? We willen kijken of de toegenomen parkeerdruk in de openbare ruimte opgevangen kan worden en als ook dat niet kan, willen we meewerken aan andere oplossingen waar de ontwikkelaar de mogelijkheid krijgt door middel van andere maatregelen de parkeerdruk op te lossen. We willen ook investeren in het verlagen van de parkeervraag in woongebieden door alternatieven te faciliteren voor de (2e) auto.



#### **5.4 Flexibiliteit en maatwerk**

Met de insteek van 'Mogelijk maken' is het niet verstandig een limitatieve lijst te produceren. Er gaan ongetwijfeld zaken op ons afkomen die we niet hadden voorzien. Bijvoorbeeld in de economische ontwikkeling van Nederland (positief of negatief), nieuwe uitdagingen die we niet voorzien hebben of een verrassend initiatief van een Zwollenaar. De insteek vanuit parkeren zal daarbij in de basis faciliterend zijn. Dat betekent niet dat alles kan. We zullen altijd de gevolgen voor de stad als geheel en het algemeen belang in ogenschouw nemen maar als het even kan zullen we faciliterend optreden.

#### **5.5 Meten is weten**

Het 'Mogelijk maken' zorgt ook voor meer onzekerheid. Experimenten kunnen succesvol zijn of juist "mislukken". Maar in beide gevallen kan geleerd worden van de uitkomsten, positief of negatief. Daarom wordt het belang van meten steeds groter. Daarnaast verandert de wereld snel. De rol van de traditionele retail verandert, internetwinkels openen fysieke winkels, nieuwe voertuigen doen hun intrede, mensen stellen veranderende eisen aan bereikbaarheid en zo verder. Ook dat zorgt ervoor dat we een gedegen vinger aan de pols moeten houden. Om die reden moeten we blijven meten, zowel kwantitatief als kwalitatief. Hoeveel auto's, fietsen, gehandicaptenvoertuigen, bakfietsen staan waar en wanneer, wat is de verdeling van de vergunningen over de stad en wat doet de komst van de nieuwe parkeergarage met de verdeling van de parkeerdruk in Zwolle? Maar ook kwalitatief onderzoek naar: Wat willen de verschillende bezoekers, bewoners, ondernemers nu eigenlijk? Wat vinden mensen van Zwolle? En zijn er goede ideeën waar we nog niet aan gedacht hebben.

Daarnaast zullen steeds vaker maatwerkoplossingen gevonden moeten worden voor allerlei ontwikkelingen. Daarbij is op voorhand niet altijd zeker wat het effect zal zijn van de maatwerkoplossingen. Dat betekent dat wanneer bijvoorbeeld een innovatieve oplossing wordt bedacht voor een ontwikkeling, het van groot belang is dat we bijhouden wat het effect is van de oplossing en of er geen onverhoopte negatieve bijwerkingen ontstaan. Hiervoor is het van wezenlijk belang dat we blijven meten maar ook goed vastleggen wat is afgesproken en wat we aan resultaten zien van allerlei maatwerkoplossingen.

**We stellen daarom voor een innovatie-, onderzoeks- en meetprogramma onder de titel “Meten is weten” te ontwikkelen.**

Dit programma heeft drie doelen:

1. Het verbeteren en waar nodig vergroten van de verzameling van (open) parkeer- en mobiliteitsdata
2. Het door gericht onderzoek en analyse verbeteren van de kosten-effectiviteit en kwaliteit van het parkeren en de mobiliteit in Zwolle
3. Het stimuleren van innovatie.

Het “meten is weten” programma is een meerjarenprogramma zodat we ook trends kunnen ontdekken. We betrekken het onderwijs en het bedrijfsleven bij het programma zodat we elkaar op deze wijze kunnen versterken.

## **5.6 Mobiliteitsplannen**

Om het “mogelijk maken” concreet te maken in de verschillende wijken wordt aansluiting gezocht bij de omgevingswet. In deze omgevingswet gaan we een omgevingsvisie maken die we verder uitwerken in programma’s en gebiedsplannen. De omgevingswet en het parkeerbeleid lopen in de tijd niet gelijk op. De vraag is dus: wat hebben we nu nodig om per gebied de juiste parkeermaatregelen te kunnen treffen?

We willen per gebied een mobiliteitsplan maken. Dit mobiliteitsplan moet aansluiten bij het latere gebiedsplan vanuit de omgevingswet. Om een mobiliteitsplan te maken doorlopen we de volgende stappen in samenspraak met de lokale belanghebbenden:

1. Wat voor gebied wil je zijn?  
We beschrijven de aard van het gebied in verkeerskundig opzicht maar ook in stedenbouwkundig, economisch en maatschappelijk opzicht.
2. Wat is het mobiliteitsprofiel?  
We onderzoeken de mobiliteitsvraag van de gebruikers van het gebied. De bewoners, eventuele winkeliers, bezoekers, werknemers etc. En we inventariseren het mobiliteitsaanbod. Te denken valt aan het parkeren, fietsfaciliteiten, openbaar vervoer.
3. Welke maatregelen gaan we nemen?  
We beschrijven hier de wenselijke situatie van zowel het parkeren, als de bereikbaarheid van de fiets, (vracht)auto, openbaar vervoer en andere mobiliteitswensen. Oplossingen om deze wenselijke situaties te bereiken worden hier ook beschreven. Te denken valt aan deelauto’s, parkeeroplossingen, fietsparkeeroplossingen, et cetera. Aan deze oplossingen wordt een tijdsbestek en budget toegekend waaruit de maatregelen betaald kunnen worden.

**We gaan het mobiliteitsplan voor drie gebieden opstellen als pilot. We kunnen op die manier leren van het proces en ook ons vast voorbereiden op de gebiedsplannen uit de omgevingswet. We stellen voor om te beginnen met de Binnenstad, Assendorp en Kamperpoort.**

Datum 20 september 2016  
Ons kenmerk Koersdocument Parkeren 2016 - 2020

De Binnenstad wordt gekozen omdat hier prima meegelift kan worden met de uitwerking van de toekomstvisie Binnenstad 2030. We zoeken aansluiting bij de expertgroep van de binnenstadsvisie. Voor Assendorp wordt gekozen omdat hier sprake is van concrete mogelijkheden om parkeeroplossingen mee te laten liften met oplossingen voor hittestress, wateroverlast en tekort aan groen in de wijk. Voor Kamperpoort wordt gekozen omdat deze wijk enerzijds nog een forse bouwopgave heeft en anderzijds nu al een hoge parkeerdruk heeft en de komst van het Katwolderplein grote consequenties kan hebben voor de wijk. Voor de werklocaties wordt deze werkwijze toegepast bij het opstellen van de gebiedsplannen bereikbaarheid in het kader van beter benutten die voor 2018 worden opgesteld.

Deze vormen input voor de omgevingsplannen die voor deze gebieden worden opgesteld in het kader van de omgevingswet. **We passen deze werkwijze als pilot toe in Hanzeland. In de gebieden waar we een pilot gaan houden wordt een beperkt uitvoeringsbudget beschikbaar gesteld om effectieve maatregelen en oplossingen die snel realiseerbaar zijn (quick-wins) te kunnen uitvoeren.** De inzichten die hieruit komen zullen vertaald worden naar andere gebieden.

## 6 Acties

Zwolle is toe aan een volgende fase in haar parkeerbeleid namelijk de bestaande basis van het beleid gebaseerd op de 4 B's (Beprijzen, Benutten, Beschermen en Bouwen) zodanig verbeteren dat het mogelijk kunnen maken dat de stad zich verder vitaal kan ontwikkelen.

We willen ons graag toeleggen op het mogelijk maken van initiatieven, actief ondersteunend zijn aan creatieve ideeën, obstakels wegnemen. Dienstbaar en faciliterend. Om dit te kunnen doen is een aantal acties gepland die hieronder zijn weergegeven.

### 6.1 Acties

- We gaan onderzoek doen naar oplossingen voor de problemen bij het dubbel gebruik van straatparkeerplaatsen in de binnenstad.
- We gaan onderzoek doen naar het openstellen van parkeeraccommodaties voor bewoners en zakelijk belanghebbenden.
- We laten het Noordereiland bestaan en gebruiken de parkeerruimte o.a. ten behoeve van bewoners en zakelijk belanghebbenden. Bij nieuwbouw op de locatie dienen minimaal 300 binnenstadsparkerplaatsen te worden gerealiseerd.
- We gaan de bezoekersregeling verbeteren in de schilwijken.
- We gaan voor de Binnenstad, Assendorp, Kamperpoort en Hanzeland samen met de lokale belanghebbenden als pilot een mobiliteitsplan opstellen.
- We gaan in deze gebieden als experiment een uitvoeringsbudget voor "quick-wins" instellen.
- We maken een innovatie-, onderzoeks- en monitoringsprogramma onder de naam "meten is weten".
- We gaan gezamenlijk met ondernemers en andere belanghebbenden experimenteren met tariefdifferentiatie.

## 7 Financiën

### 7.1 Reserveringen voor nieuw beleid

Het parkeren kent in Zwolle de reserve parkeren. Deze reserve is ingesteld om alle financiën die te maken hebben met parkeren inzichtelijk te maken en te houden en tegelijkertijd geld opzij te kunnen leggen om plannen te kunnen uitvoeren. Of dat nu gaat om plannen rondom fietsparkeren of het openhouden van het Noordereiland. De kosten en opbrengsten van alle plannen worden hier samengebracht. In het onderstaande overzicht is inzichtelijk gemaakt welke budgetten gereserveerd worden voor de maatregelen die we treffen.

Actie	Kosten	Jaar
Noordereiland blijft open tot het moment van herontwikkeling	€ 241.000 structureel € 20.000 incidenteel	2016/e.v.
Oplossing dubbel gebruik straatparkeerplaatsen en beschikbaar stellen accommodaties voor bewoners en belanghebbenden	€ 20.000 incidenteel	2016/2017
Harmonisatie en vereenvoudiging parkeerregulering	€ 30.000 incidenteel	2016-2017
Verbetering bezoekersregeling schilwijken	€ 20.000 incidenteel	2017
Regeling parkeernormen (gereed)	PM	2016
Mobiliteitsplan Binnenstad, Assendorp Kamperpoort en Hanzeland	€ 100.000 incidenteel	2016/2017/2018
Wijk-/gebiedsbudget voor quick wins	€ 50.000 incidenteel	2017
Opzetten meet-, onderzoeks- en monitoringsprogramma	PM structureel € 50.000 incidenteel	2016/2017
Experimenten Tariefdifferentiatie	P.M.	
<b>Totaal</b>	<b>€ 241.000 structureel</b> <b>€ 290.000 incidenteel</b>	

## **Bijlage 1 Opmerkingen stakeholders**

Een eerste concept van het Koersdocument Parkeren is voorgelegd aan belangrijke stakeholders in de stad. Dit zijn het CityCentrum, Horeca Nederland afdeling Zwolle en Bewonersvereniging Binnenstad Zwolle. Hieronder volgt een overzicht van de opmerkingen die door de partijen zijn gemaakt.

### *CityCentrum*

- Blijf aandacht houden voor het fietsparkeren
- Verheugd met het voorstel om het Noordereiland open te houden, voor zowel ondernemers in het gebied Noordereiland als het Broerenkwartier
- Wens om minimaal 450-500 parkeerplaatsen ten behoeve van bestaande functies te behouden indien er andere ontwikkelingen op locatie Noordereiland worden gerealiseerd
- Wens om een aflopend parkeertarief of voordelige dagkaart etc. te realiseren
- Houd met de komst van garage Katwolderplein ook voldoende aandacht voor de toegang naar de binnenstad aan de noordkant en de kant van de Sassenpoort

### *Horeca Nederland afdeling Zwolle*

- Wens om meer tariefdifferentiatie door te voeren (lagere tarieven op rustige dagen, koopzondagen gratis)
- Vraagt aandacht voor elektrische oplaadpunten
- Vraagt aandacht voor fietsparkeren:
  - gebruik lege winkelruimten (met goede aansluiting op openbare ruimte)
  - evt. met extra voorzieningen (toilet, pick-up point, e.d.)
  - zowel gratis (zonder toezicht) als betaald (met toezicht)
  - handhaving is noodzakelijk
  - komst van de Primark vraagt extra aandacht (handhaving)

### *Bewonersvereniging Binnenstad Zwolle*

- Vraagt aandacht voor spanningsveld tussen meer bewoners en autobezit vs huidige/toekomstige problematiek m.b.t. vergunninghoudersparkeren
- Mist uitwerking m.b.t. 'autovrije binnenstad'
- Vraagt aandacht voor oplossing dubbelgebruik in relatie tot eerder gemaakt afspraken
- Vraagt aandacht voor de locatiekeuze van parkeeraccommodaties ten behoeve van vergunninghouders