voorstel

Zwolle

Raadsbrief

Datum	19 augustus 2026
Onderwerp	Beantwoording vragen schriftelijk overleg VVD over Raadsbrief 16: Stand van zaken implementatie Nota parkeren (2025)
Versienummer	1
Portefeuillehouder	Johran Willegers

Bijlagen
Bijlage 1 – Schriftelijk overleg VVD n.a.v. raadsbrief 16 *'Stand van zaken implementatie Nota parkeren (2025)'*

Openbaarheid
Openbaar

Wij stellen u voor kennis te nemen van:
De beantwoording van de vragen schriftelijk overleg VVD over Raadsbrief 16 '*Stand van zaken implementatie Nota parkeren (2025)*'.

Datum 19 augustus 2026

Inleiding
De fractie van de VVD heeft op 27 juli 2026 vragen gesteld via schriftelijk overleg over Raadsbrief 16 *Stand van zaken implementatie Nota parkeren (2025).*

Kernboodschap
Vraag 1: Wat is de gemeten parkeerdruk in deze buurten? Of op basis waarvan wordt de verwachte parkeerdruk voorspeld? Specifiek voor Schellerbroek en Schellerhoek krijgt onze fractie signalen dat in meerdere straten weinig parkeerdruk wordt ervaren.
Antwoord: We zijn ons er van bewust dat (nog) niet alle bewoners van alle straten in een buurt overlast ervaren. De parkeerdruk en ervaren parkeeroverlast is hoger bij die straten die grenzen aan al gebieden waar betaald parkeren geldt. Ook willen we graag voorkomen dat bewoners in de toekomst overlast gaan ervaren. We nemen daarmee onze verantwoordelijkheid conform vastgestelde Parkeerstrategie en Nota parkeren. In de Nota parkeren is vastgelegd dat toekomstige gebieden pro-actief kunnen worden gereguleerd. Dit om het zogenaamde waterbed effect (en de daarmee gepaard gaande parkeeroverlast voor bewoners) dat optreedt bij parkeerregulering te voorkomen. Conform de vastgestelde Nota parkeren wordt invoering van parkeerregulering uitgevoerd zoals aangegeven in de fasering (paragraaf 4.4 Nota parkeren). De invoering vindt plaats langs 2 sporen; Spoor 1 (bouw)ontwikkelingen die impact hebben op de parkeerdruk in het gebied en Spoor 2 toenemende parkeerdruk en meldingen.

De huidige voorgestelde uitbreidingen hebben te maken met Spoor 1 (Hanzeland-Spoorzone, Wipstrik Zuidoost) of een combinatie van spoor 1 en 2 (Indische Buurt 2de deel, Wipstrik Zuidwest, Schellerbroek en Schellerhoek). De ervaren parkeerdruk en –overlast is hoger bij die straten die grenzen aan al gereguleerde gebieden door o.a. uitwijkgedrag. Het kan dus voorkomen dat er in delen van de te reguleren gebieden (nog) weinig parkeerdruk wordt ervaren, maar op basis van spoor 1 en/of 2 toch parkeerregulering wordt ingevoerd.

Vraag 2: Bij het winkelcentrum Forelkolk wordt het instellen van een blauwe zone voorbereid. Op welke manier is bij de uitvoering rekening gehouden met extra handhavingscapaciteit?
Antwoord: Gelet op de beperkte omvang van de parkeerschijfzone aan de Forelkolk, wordt de handhaving hiervan opgevangen in de bestaande handhavingscapaciteit.

Vraag 3: Op de website zwolle.nl/parkeren2027 schrijft de gemeente bij Parkeren Schellerbroek dat het stopt met de blauwe schijf omdat het fraudegevoelig is en moeilijk te handhaven. Hoe rijmt het college dit met het voornemen om de blauwe schijf in te voeren bij de Forelkolk?
Antwoord: Het college is op basis van bovenstaande argumenten géén voorstander van een blauwe zone en dit is in de vastgestelde Nota parkeren dan ook vastgelegd. In de raadsbrief 'Stand van zaken implementatie Nota parkeren 2026' is daarom ook expliciet aangegeven waarom voor de Forelkolk hier een uitzondering wordt gemaakt:
"Dit terrein met 70 parkeerplaatsen ligt buiten het gebied dat de raad heeft vastgesteld als zones waar betaald parkeren kan worden ingevoerd. Bewoners en ondernemers uit de omgeving dringen aan op proactieve maatregelen omdat zij hier parkeeroverlast verwachten door de invoering van gereguleerd parkeren in Schellerhoek en Schellerbroek. Dit parkeerterrein grenst namelijk direct aan het beoogde nieuwe reguleringsgebied. Het instellen van een parkeerschijfzone is voor nu de enige mogelijke maatregel. Het invoeren van gefiscaliseerd parkeren in de hele buurt wordt als een te

zwaar instrument gezien, omdat het om de effecten op één specifiek parkeerterrein gaat. Bovendien valt dit niet binnen het gestelde kader door de raad.
Het alternatief is nu geen maatregel nemen en de situatie op en rond het parkeerterrein monitoren. Dat betekent pas maatregelen treffen als de verwachte parkeeroverlast plaats vindt."

Vraag 4: "Iedere bewoner kan een parkeervergunning aanvragen voor het aantal voertuigen dat hij of zij bezit op de ingangsdatum (eerste kwartaal 2027)." Is dit een absoluut gegeven, of kan onze fractie ervan uitgaan dat sprake is van maatwerk als bewoners bijvoorbeeld tijdelijk een auto minder hebben en alsnog een tweede vergunning willen aanvragen?
Antwoord: Zoals in de raadsbrief '*Stand van zaken implementatie Nota parkeren (2025)*'.is aangegeven betreft dit een tijdelijke regeling die wordt toegepast om de overgang naar parkeervergunningen en betaald parkeren voor bewoners in de nieuwe gebieden soepeler te laten verlopen. De tijdelijke regeling geldt tot twee maanden na de invoeringsdatum. Dit betekent in het genoemde voorbeeld dat bewoners die tijdelijk een auto minder hebben alsnog een tweede vergunning kunnen aanvragen tot twee maanden na de invoeringsdatum.

Vraag 5: Bij de terugblik Wipstrik Zuidwest lezen wij dat vragen zijn gesteld over het gebruik van het parkeerterrein van deltaWonen. Dit sluit aan op eerdere signalen die onze fractie heeft gekregen over halflege parkeerterreinen van corporaties. Onze fractie vindt dit zonde, al helemaal in buurten met een hoge parkeerdruk zoals Kamperpoort en Dieze. Herkent het college deze signalen?
Antwoord: Het college onderschrijft het standpunt dat bestaande parkeercapaciteit zo efficiënt mogelijk gebruikt moeten kunnen worden. Er zijn bij het college geen signalen bekend over halflege parkeerterreinen van corporaties.

Vraag 6: Heeft het college zicht op de bezetting van parkeerterreinen van corporaties? Welke bijdrage zouden deze plekken kunnen leveren aan het verminderen van parkeerdruk?
Antwoord: Indien er in een te reguleren gebied parkeerplaatsen aanwezig zijn die in eigendom zijn van een corporatie en openbaar toegankelijk zijn, gaat de gemeente in gesprek met de corporatie om de mogelijkheden te onderzoeken of en in welke mate deze parkeerplaatsen een bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van de parkeerdruk.

Vraag 7: Is het college eerder in gesprek geweest met corporaties over mogelijk slimmer gebruik of verhuur/verkoop van (delen van) hun parkeerterreinen? Zo ja, wat is uit deze gesprekken gekomen? Zo nee, is het college bereid om alsnog in gesprek te treden?
Antwoord: Ja, we zijn in gesprek met de corporaties.
Er is bij het invoeren van gereguleerd parkeren in de Indische buurt met Openbaar Belang gesproken over het gebruik van de parkeerplaatsen aan de Binnengasthuisstraat. Naar aanleiding hiervan is besloten de Binnengasthuisstraat niet te reguleren.
Voor de invoering van parkeerregulering in de Zeeheldenbuurt voor de woningen van DeltaWonen vindt op dit moment nog overleg plaats.

Openbaarheid
Deze raadsbrief en de bijlage zijn openbaar.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

Datum 19 augustus 2026

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer