

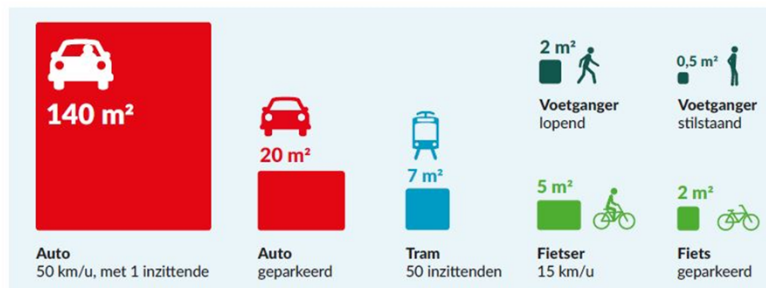
Bouwsteen Mobiliteit (Bereikbaarheid/parkeren en stallen)

Historie

Hoe heeft het thema zich in de openbare ruimte ontwikkeld tot wat het nu is? Welke ontwikkelingen/veranderingen hebben zich voorgedaan na vaststelling van de omgevingsvisie in 2021?

- Mobiliteit heeft zich ontwikkeld tot 1 van de grootste ruimtevragers in de openbare ruimte. Dit is vooral het gevolg geweest van de grote toename van het autobezit en gebruik in de afgelopen decennia. Zo is in Zwolle in de afgelopen 60 jaar het autobezit 20 keer zo groot geworden (van 45 auto's per 1000 inwoners naar 500) terwijl de bevolking verdubbeld is.
- In Nederland zijn bijna 2x zoveel parkeerplaatsen (18,3 mln) als er auto's (8,9 mln) zijn. Auto's staan gemiddeld 90% van de tijd stil. Als we in Zwolle er ook vanuit gaan dat er voor elke auto 2 parkeerplaatsen beschikbaar komen betekent dit een extra ruimtebeslag van geparkeerde auto's van 400.000 m² ofwel 80 voetbalvelden! Dit is nog zonder de toename van het aantal parkeerplaatsen door een toename van het aantal bezoekers, studenten en werknemers aan de stad tot 2040.
- Rijdende auto's nemen bij een snelheid van 50 km/uur 7 keer zoveel ruimte in als geparkeerde auto's: 140 m² ten opzichte van 20 m². Uitgaande van de het feit dat elke auto gemiddeld 5 keer per dag gebruikt wordt betekent een toename van 10.000 auto's tot 2040 dagelijks 40.000 meer ritten. Dit is nog zonder de toename van het aantal ritten door een toename van het aantal ritten van bezoekers, studenten en werknemers aan de stad.
- Bij mobiliteit maken we een onderscheid tussen rijdende mobiliteit en stilstaande mobiliteit. Onder rijdende mobiliteit verstaan we alle modaliteiten die zich in de stad verplaatsen, dus voetgangers, fietsers, scooters, bussen, bestelbussen/vrachtauto's en personenauto's. Hiervoor is infrastructuur, zoals voetpaden, fietspaden en wegen nodig. Onder stilstaande mobiliteit verstaan we het parkeren van (vracht)auto's, het stallen van fietsen en het laden en lossen van voertuigen.
- Leidend principe bij de inrichting van de openbare ruimte vanuit mobiliteit is de STOMP-aanpak. Dit betekent dat bij het inrichten van de ruimte eerst de voetgangers worden beschouwd (Stappen), daarna de fietsers (Trappen), daarna Openbaar Vervoer (OV) dan maatwerk oplossingen, zoals deelmobiliteit en mobiliteits abonnementen en diensten en tot slot de auto. De STOMP-aanpak is in de Mobiliteitsvisie en Omgevingsvisie als principe gekozen. Het ruimtebeslag vormt de basis van de STOMP-aanpak, zoals in bijgaand plaatje te zien is.

Thema's binnen mobiliteit met ruimtelijke component



Dit plaatje laat goed zien dat inzet op de mobiliteitstransitie (verminderen, veranderen en verschonen; in de kern daarmee inzet op actieve mobiliteit) de ruimteclaim van mobiliteit doet verminderen.

- In het advies Betere mobiliteit vraagt andere keuzes (rli.nl) van de Raad van de Leefomgeving en Infrastructuur wordt aangegeven dat bij het mobiliteitssysteem in de toekomst niet meer primair uitgegaan moet worden van infrastructuur maar dat er onderscheid in 4 lagen nodig is, te weten de infrastructuur, verkeersdiensten, vervoersdiensten en mobiliteitsdiensten (zie figuur 2). Alleen een totaalaanpak gericht op alle 4 lagen zal leiden tot een toekomstbestendig mobiliteitssysteem waarmee de bereikbaarheid, ruimtebeslag en leefkwaliteit van Nederland gewaarborgd kunnen worden. Dit vraagt ook om veel meer en andere samenwerking tussen overheden en aanbieders van vervoer en data en meer overheidsinvesteringen in de vervoers- en mobiliteitsdiensten.

Ontwikkelingen en veranderingen sinds 2021:

- In het coalitieakkoord is aangegeven dat de ambitie van Zwolle is om Brede Welvaart te creëren voor alle zwellenaren. Op het gebied van mobiliteit betekent dit onder meer aandacht voor vervoersarmoede ofwel over 'het niet kunnen komen waar je zou willen komen, waardoor je deelname aan maatschappelijke activiteiten belemmerd wordt' (PBL). Steeds meer inwoners van Zwolle worden hiermee geconfronteerd.
- Brede Welvaart richt zich ook op een meer rechtvaardige verdeling van de ruimte en met name ook specifiek die voor de rechtvaardige straat. De raad heeft in 2022 voltallig ingestemd om als Zwolle het manifest de rechtvaardige straat (Home - De Rechtvaardige Straat) te ondertekenen en bij het uitvoeren van projecten te werken volgens de principes van dit manifest. Het STOMP-principe is de basis voor het manifest en de principes. Daarnaast richt het manifest zich ook op het betrekken van bewoners en belanghebbenden bij de inrichting van de straat.
- Het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers, met name onder kwetsbare groepen als oudere fietsers en voetgangers en kinderen en jongeren neemt steeds meer toe. De meeste ongevallen vinden binnen de stad plaats en binnen 30 km/uur gebieden.
- De gemeente Zwolle heeft een intentieovereenkomst met de Provincie Overijssel afgesloten om te komen tot publieke mobiliteit. Publieke mobiliteit heeft tot doel om de beschikbaarheid van betaalbare en toegankelijke vormen van vervoer, anders dan privé vervoer, te stimuleren. Hierbij wordt oa gestreefd naar het integreren van het doelgroepen/WMO-vervoer met het reguliere openbaar vervoer en het stimuleren van andere vormen van deelvervoer.

- Zwolle heeft samen met Rijk, provincie Overijssel en de Regio Zwolle de verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle opgesteld. Tegelijkertijd is het MIRT-onderzoek verstedelijking en mobiliteit voor Zwolle en omgeving uitgevoerd. De uitkomsten hiervan zijn vertaald in enerzijds uitvoeringsafspraken met het Rijk (BZK) over versnelling woningbouw (WRI) (oa fietstunnels Spoorzone, Singelpark, inprikkers en mobihub Weezenlanden Oost Stadshart, e.d.) en anderzijds in MIRT-afspraken over een pakket aan flankerende mobiliteitsmaatregelen (oa 3 regionale fietsroutes, 3 stadsrandhubs, e.d.). Tot 2030 worden de maatregelen, zoals afgesproken, uitgevoerd. De benodigde mobiliteitsmaatregelen tussen 2030 en 2040 worden in twee gezamenlijke ontwikkeltrajecten vastgesteld, namelijk voor de regionale maatregelen in het programma “Regionale Mobiliteits transitie” en voor Zwolle in het programma “Stedelijk Zwolle”.
- De Omgevingsvisie is in het Stadshart verder uitgewerkt in het Ontwikkelprogramma en de Uitvoeringsagenda Ons Stadshart van Morgen. Deze uitwerking op gebiedsniveau is noodzakelijk om de ambities en doelstellingen uit de Omgevingsvisie concreet en uitvoerbaar te maken. Het principe van ‘buitenring wordt binnenring’ heeft zich in het Ontwikkelprogramma vertaald naar het opstarten van de visie op de Singel van Zwolle. Onderdeel daarvan is een studie naar het functioneren van de Singel en de inprikkers binnen het mobiliteitsnetwerk. We zien dat enkel het alleen herinrichten van de Singel op sommige locaties onvoldoende effect heeft op de gewenste afname van het gemotoriseerd verkeer. Daarnaast zijn er wensen vanuit de gebiedsontwikkelingen waarin de Singel een prominente rol speelt. Zo is in de gebiedsvisie Noorderkwartier de wens opgenomen tot het alleen toegankelijk maken van de Burgemeester Drijbersingel voor langzaam verkeer.
- In 2023 is de Verkenning van de Ring Zwolle uitgevoerd, waarbij zowel een verkeerskundige als ruimtelijke verkenning naar het (toekomstige) functioneren van de zogenaamde buitenring van Zwolle is uitgevoerd. De uitkomsten van deze Verkenning Ring wordt betrokken bij de verdere uitwerking van de Aanvulling Omgevingsvisie. Op hoofdlijnen laat de Verkenning Ring zien dat met de geplande investeringen in mobiliteit vanuit onder andere de Woningbouwimpuls-gelden (kortweg: WBI-gelden) en maatregelen volgend uit de maatregelpakketten A (Zwolle) en B (Regio) vanuit het MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Zwolle e.o. in combinatie met de gemaakte afspraken met het Rijk over maatregelen ten behoeve van het versnellen van de woningbouw en realisatie van mobihubs tot 2030 het verkeer kan blijven verwerken, maar dat we tegen de grenzen van het systeem aanlopen. Om het verkeerssysteem met de toekomstige opgaven van de stad op het gebied van wonen, economie, leefbaarheid en bereikbaarheid ook na 2030 zowel verkeerskundig als ruimtelijk goed te laten functioneren zijn echter grote investeringen en mogelijk een systeemsprong nodig. Zowel op kruispuntniveau (Ceintuurbaan – A28, Ceintuurbaan – Oldeneelallee en Oldeneelallee – IJsselallee) als qua ruimtelijke inpassing in het stedelijk weefsel (Ceintuurbaan en IJsselallee). Een mogelijk toekomstbeeld dat vanuit de Verkenning Ring is geschetst voor het beter inpassen van de Ceintuurbaan in de ruimtelijke opgave is het realiseren van een zogenaamde S-curve. Concreet is de vraag of het doorgaande verkeer vanaf de N35, via de Oldeneelallee en de IJsselallee richting de A28 geleid kan worden, waarmee de verkeersdruk op de Ceintuurbaan moet verminderen en de leefkwaliteit rondom deze Ceintuurbaanzone verbetert. Afhankelijk van de verdere verstedelijking van Zwolle is ook de omlegging van de Ceintuurbaan een mogelijke oplossing voor het realiseren van extra woningen, het leefbaar en bereikbaar houden van de stad en het verminderen van de barrièrewerking van de Ceintuurbaan die nu wordt ervaren.

- De parkeerstrategie heeft de uitspraak gedaan dat het in de binnenstad in de toekomst voor bewoners alleen nog mogelijk is om te parkeren op eigen terrein of in de gemeentelijke parkeeraccommodaties. Hiermee kunnen we invulling geven aan de ambities/wensen uit het Ontwikkelprogramma, die mede voortkomen uit de Omgevingsvisie.
- De Adaptieve Ontwikkelstrategie Hubs is in volle ontwikkeling. In het Stadshart zien we bij het invullen van alle ambities uit de Omgevingsvisie en de Ontwikkelstrategie dat de parkeervraag scheef groeit. Een grote vraag en capaciteitstekort in de vijf centrumhubs en een 'overschot' in de buurthubs. Dit zorgt ook voor een scheve verdeling binnen de parkeerexploitatie. In de Adaptieve Ontwikkelstrategie Hubs werken we nu aan een realistisch scenario waarbij we ambities bijstellen/intensiveren en een en ander in de tijd uitzetten. In dat scenario is de constatering nog steeds dat er een capaciteitstekort ontstaat, bovenop het opvangen van de piek (90%-lijn) die sowieso al niet in de parkeerbalans zit.

Opgave(n)

En tot welke nieuwe opgave leiden deze ontwikkelingen/veranderingen t.o.v. het huidige beleid?

- Meer inzetten op het tegengaan van vervoersarmoede en stimuleren van publieke mobiliteit
- Meer inzetten op een rechtvaardige verdeling van de openbare ruimte
- Het verder groeiende autobezit en gebruik in combinatie met de ambitie om meer woningen toe te voegen leidt ertoe dat de er met nog meer urgentie en energie ingezet moet worden op enerzijds alternatieven voor de auto, zoals de fiets, deelmobiliteit en openbaar vervoer en anderzijds op het realiseren van gebundeld parkeren in de vorm van mobihubs om daarmee ruimte te maken op straat en om de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad te waarborgen.
- De toenemende verkeersonveiligheid met name onder fietsers en voetgangers in de stad vraagt om een gerichte aanpak, zowel met focus op een veilige inrichting van wegen en verlaging van de snelheid van 50 naar 30 km/uur. Daarnaast zullen we meer aandacht aan trainingen en opleidingen voor kwetsbare doelgroepen hebben.
- Onderzoek naar het functioneren van de Singel van Zwolle en de inprikkers in het mobiliteitsnetwerk leidt tot het concreter en duidelijke nadenken over de interne verkeersstructuur. Daarbij zal een goede onderbouwing en toetsing nodig zijn. Het onderzoek is waardevolle input voor de herijking van de Omgevingsvisie.
- Opstellen van de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad leidt tot een overkoepelend beeld van het functioneren van mobiliteit in de binnenstad. Het wordt daarmee een faseringsvraagstuk. En een vertrekpunt voor het opvangen van de parkeeropgave in de Adaptieve Ontwikkelstrategie Hubs.
- Binnen de Adaptieve Ontwikkelstrategie Hubs en de gebiedsontwikkelingen in en rondom het Stadshart wordt onderzocht waar en hoe de parkeercapaciteit geoptimaliseerd wordt. Dit leidt tot een extra (ruimtelijke) opgave in het gebied. Andersom ligt er een grens vanuit het gebied wat maximaal gedragen kan worden. De discussie hierover wordt nu gevoerd. Dit kan eventueel leiden tot een herijking van uitgangspunten, locaties van centrumhubs of andere maatregelen.

Achtergrond

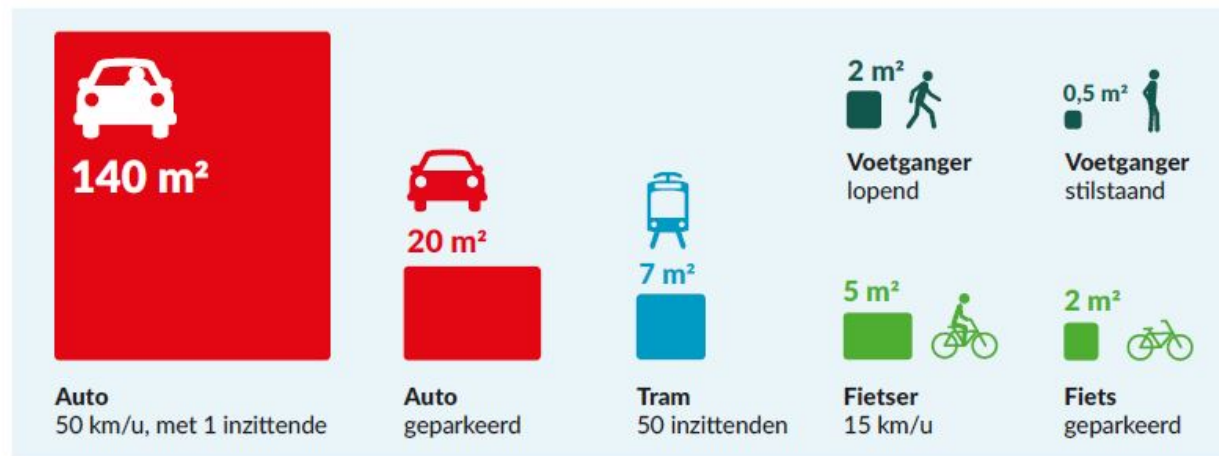
Uit welke onderzoeken/documenten blijkt wat de ontwikkelingen/veranderingen en opgaven voor Zwolle zijn?

(Graag URL's toevoegen / bestanden delen)

Relevante documenten en onderzoeken - bouwsteen mobiliteit

In het format voor de bouwsteen mobiliteit wordt gevraagd naar de ruimtelijke impact en consequenties (zowel kwantitatief als kwalitatief) van mobiliteit. De algemene trend binnen mobiliteit is de inzet op de mobiliteitstransitie. Dit moet leiden tot minder ruimtebeslag door mobiliteit.

Thema's binnen mobiliteit met ruimtelijke component



Dit plaatje laat goed zien dat inzet op de mobiliteitstransitie (verminderen, veranderen en verschonen; in de kern daarmee inzet op actieve mobiliteit) de ruimteclaim van mobiliteit doet verminderen.

Algemeen

Rapport: Mobiliteitsbeeld 2023

o.a. over ontwikkeling van mobiliteit in afgelopen 10 jaar, mogelijke ontwikkeling van verschillende vervoerwijzen in de komende 5 jaar en ook goederenvervoer

https://www.kimnet.nl/binaries/kimnet/documenten/publicaties/2023/11/14/mobiliteitsbeeld-2023/KiM+Mobiliteitsbeeld_2023_defA2.pdf

Voorbeelden:

- Naar verwachting is in 2028 het fietsgebruik 20% hoger dan in 2019 (groei komt vooral door elektrische fiets)
- Naar verwachting blijft het trein- en bus tram metro gebruik in 2028 lager dan in 2019
- Naar verwachting is het totale wegverkeer in 2028 gegroeid t.o.v. 2019
- Naar verwachting groeit het spoorgoederenvervoer in de periode 2019-2028, terwijl wegvervoer en binnenvaart krimpt

<p>Ruimtelijke impact (de belangrijkste input voor de scenariostudie)</p> <p>Wat is de ruimtelijke impact van de ontwikkelingen/veranderingen en opgaven voor Zwolle?</p>	
<p>1. Kwantitatief Wat en hoeveel? Maak hierbij ook onderscheid in verschillende typen/thema' (zie ook punten 2 en 3).</p>	<p>De verwachting is dat het autobezit en gebruik in Nederland tot 2040 nog verder zal toenemen van circa 500 naar circa 525 auto's per 1000 inwoners. Als we deze landelijke verwachting doorvertalen naar Zwolle betekent dit dat het aantal auto's in Zwolle nog met 10.000 zal toenemen van 64.500 in 2020 naar 74.500 in 2040. Het merendeel van deze groei wordt veroorzaakt door de 10.000 extra woningen die Zwolle de komende jaren wil laten realiseren en een klein deel door een nog altijd toenemend gemiddeld autobezit per huishouden. In Zwolle genereert elke woning gemiddeld ongeveer 5 autoritten per dag. Bij ongewijzigd beleid betekent dit dat de geplande 10.000 extra woningen daarmee circa 50.000 extra autoritten per dag gaan veroorzaken. Met de gewenste mobiliteitstransitie willen we deze groei beperken, maar de verwachting is dat de verkeersintensiteit op de wegen in Zwolle de komende jaren desondanks nog altijd zal blijven groeien. De vraag is of we deze groei willen blijven faciliteren, of dat we vanuit onze STOMP-benadering en integrale visie op de stad, waarbij we meer ruimte voor klimaat, leefbaarheid en actieve mobiliteit willen bewust voor kiezen om dit niet te doen. De trend die we daarbij zien is dat mensen wel bereid zijn <i>minder</i> te rijden, of <i>anders</i> te rijden, maar minder snel hun auto ook daadwerkelijk wegdoen.</p> <p>Op dit moment wordt de Adaptieve Ontwikkelstrategie Hubs opgesteld. Daarnaast wordt in 2024 de onlangs vastgestelde Parkeerstrategie 2040 verder uitgewerkt in onder andere een Nota Mobiliteitsnormen. Het is in dit stadium nog niet te zeggen welke concrete impact deze beide plannen met zich mee brengen.. In algemene zin kunnen we wel stellen dat we efficiënter gebruik gaan maken van de parkeercapaciteit. In combinatie met het werken met ambitieuzere parkeernormen en faciliteren van de mobiliteitstransitie leidt dat ertoe dat je met hetzelfde aantal parkeerplaatsen meer parkeerders kunt faciliteren.</p> <p>Voor fietsparkeren geldt dat de ruimtevraag in de gebiedsontwikkelingen en de openbare ruimte en dan met name bij grote publiekstrekkingen, zoals rondom het Stadshart, de stations en recreatieve en toeristische voorzieningen groter wordt. Maximaal inzetten op kwalitatieve, hoogwaardige fietsenstallingen is randvoorwaardelijk voor het laten slagen van de mobiliteitstransitie en gebiedsontwikkelingen.</p>
<p>2. Kwalitatief Is er onderscheid te maken tussen verschillende onderdelen/thema's?</p>	<p>De opgave is het realiseren van een mobiliteitstransitie bij zowel nieuwe maar in belangrijke mate ook bij bestaande bewoners, werknemers en bezoekers van Zwolle. Onderzoek wijst uit dat mensen vooral bij een verhuizing, of een nieuwe baan hun (toekomstige) mobiliteitsprofiel bepalen, Op deze momenten is een gedragsverandering, bijvoorbeeld met een werkgeversaankpak, relatief goed te realiseren, maar ook huidige inwoners moeten we zien te verleiden tot een gedragsverandering om de mobiliteitstransitie te realiseren.</p>

De mobiliteitstransitie zet daarbij in op vermindering van de (ruimtelijke) impact van mobiliteit in de openbare ruimte door:

1. Het verminderen van mobiliteit (thuiswerken/ functiemenging)
2. Het veranderen van de mobiliteitskeuze (van auto naar lopen, fiets, OV of deelmobiliteit) door meer ruimte te geven voor alternatieven en deze te verbeteren.
3. Het verschonen van mobiliteit door elektrificatie, maar ook door de eerste twee punten.
4. Het verlagen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur
5. Het bundelen van autoparkeren in de mobihubs in combinatie met parkeerregulering.

De vermindering van de ruimtelijke impact bereiken we door van het proces van de ruimtevrage de virtueuze cirkel, zoals we de afgelopen 50 jaar gedaan hebben, naar een ruimtebesparende virtueuze cirkel te gaan. We zetten die beweging in en die verankeren in de Aanvulling Omgevingsvisie is belangrijk. In feite is dat een doorzetting van het bestaande beleid, zij het steviger gepositioneerd.

De Regio Zwolle heeft een zeer fijnmazig treinnetwerk met in elke kern rondom Zwolle op circa 15/ 20 kilometer wel een treinstation. Denk naast Zwolle en Stadshagen aan stations als Kampen, Meppel, Dalfsen, Ommen, Raalte, Wijhe of 't Harde. Daarnaast kent Zwolle ook een relatief fijnmazig busnetwerk met ook hier goede verbindingen zowel binnen de stad als richting de Regio. Door het zeer goede fietsnetwerk in Zwolle wordt er zowel binnen als van en naar Zwolle relatief zeer veel gefietst en is het busvervoer aanvullend op het fietsen en wordt er op enkele uitzonderingen na relatief weinig gebruik gemaakt van de bus binnen de stad. Voor sommige inwoners is het Openbaar Vervoer echter een voorziening die er voor zorgt dat ze kunnen deelnemen aan de maatschappij. Denk aan mensen met een visuele en lichamelijke beperking, mensen die niet kunnen of willen autorijden. Hoewel we als stad niet over het Openbaar Vervoer gaan is het wel steeds belangrijker om hier een visie op te hebben als onderdeel van de publieke mobiliteit. Met deze visie kunnen we het gesprek voeren met de partijen die hier wel over gaan. Een van de vragen die we daarbij mee moeten nemen is de rol van het (regionale) spoornetwerk. Kiezen we (conform) het Toekomstbeeld OV 2040 voor vaak en snel over langere afstand en voor de kortere afstand voor een fijnmaziger regionaal busnetwerk, of juist voor een spoornetwerk met een fijnmaziger netwerk van (voorstad) stations, ten koste van de snelheid over langere afstand.

In de Omgevingsvisie is de keuze gemaakt om de buitenring de functie van de bestaande binnenring te laten overnemen. De binnenring wordt heringericht tot Singelpark met het STOMP-principe als uitgangspunt. De snelheid wordt teruggebracht van 50 km/uur naar 30 kn/uur. De inrichting wordt primair afgestemd op voetgangers en fietsers met een beperkte functie voor openbaar vervoer en autoverkeer (bewoners). Vracht verkeer wordt beperkt door slimme vormen van stadslogistiek. Bezoekers van winkels en bewoners in en rondom de Binnenstad worden zoveel mogelijk direct via zogenaamde inprikkers (gebiedsontsluitingswegen) naar de Centrumhubs geleid. Voor de Singel van Zwolle kan het onderzoek naar het functioneren van de Singel en de inprikkers enerzijds leiden tot een beter functionerend mobiliteitssysteem. Anderzijds kunnen noodzakelijke maatregelen als doorstroombepalende maatregelen voor het autoverkeer of volledig afsluiten uitkomst bieden voor een verdere opwaardering van de ruimtelijke kwaliteit en de positie van de voetganger en de fiets in de

	<p>gebiedsontwikkeling. Voorbeelden zijn de gebiedsvisie Noorderkwartier (Drijbersingel) en/of de Willemsknoop (doortrekken Willemsvaart). Dat sluit ook aan bij de algemene constatering: Mobiliteit maakt ruimte.</p>
<p>3. Ruimtelijke consequenties</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welke ruimte vragen de kwantitatieve en kwalitatieve uitkomsten? Met andere woorden: wat is het ruimtebeslag (m²/ha) om de opgave uit te voeren na 2030? - En wat is de ruimtelijke consequentie bovenop dat wat in de huidige omgevingsvisie staat aangegeven (wat is er extra nodig)? - Is er een prioritering te maken (bijv. in de kwalitatieve vraag: gaan we voor bedrijventerreinen of kantoren)? 	<p>De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (kortweg: Rli) verdeelt het mobiliteitssysteem in vier lagen”</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Infrastructuur (Weg, water en spoor) 2. Verkeersdiensten (verkeerslichten, digitale verwijs- en informatieborden) 3. Vervoersdiensten (openbaar vervoer, taxi, deelvervoer, logistiek) 4. Mobiliteitsdiensten (reisplanners, reserveer-app’s navigatiesystemen) <p>Als gemeente staan wij binnen ons grondgebied vooral aan de lat voor de eerste twee lagen (infrastructuur en verkeersdiensten), waarbij de eerste laag (infrastructuur) de grootste ruimtevrager van de twee is. Op de overige twee lagen kunnen wij als wegbeheerder wel sturen, maar uiteindelijk bepalen de aanbieders het aanbod. Daarmee hebben zij ook een belangrijke rol bij het behalen van de gewenste mobiliteitstransitie.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mobiliteitshubs: Mobiliteitshubs zijn ruimtemakers. Zonder hubs kan de stad niet verdichten en vergroenen. Het lijkt hieronder alsof er veel extra ruimte nodig is, en netto klopt dat ook. Echter, zonder hubs is de groei van de stad niet mogelijk, dat zou leiden tot zo veel extra auto’s dat het verkeerskundig- en milieutechnische niet maakbaar is. De gebiedsontwikkelingen in Stadshart en Nieuwe Veemarkt leiden tot een behoefte aan 2.000 extra parkeerplekken. Voor de Spoorzone geldt dat voor het programma aan woningen, werken en voorzieningen orde grootte 3.400 extra parkeerplekken nodig zijn. Hierbij wordt reeds uitgegaan van een lager parkeernorm. Parkeerplekken worden gebouwd in centrum- en buurthubs als meerlaagse gebouwde voorzieningen. Het gaat in totaal om 6 nieuwe hubs in het Stadshart, en 8 nieuwe in de Spoorzone, uitgaande van gemiddeld 50x50m ruimtebeslag. Daartegenover staat dat parkeerfaciliteiten gaan verdwijnen, zoals het Emmadek en het Noordereiland dat kleiner wordt en op termijn is de ambitie dat het straatparkeren in het Stadshart steeds meer gaat verdwijnen. Daarnaast zijn er 3 stadrandhubs voorzien, verder van de stad, waarbij nu ook de aanname van 50x50m geldt. Tot sluit zijn buurthubs op maaiveld voorzien, het aantal is nog niet bekend, en het ruimtebeslag ook niet. Echter deze zorgen voor een netto ruimte besparing doordat parkeren efficiënter wordt ingericht. De bespaarde ruimte kan worden vergroend, plus fiets- en loopvriendelijker worden gemaakt. Dit alles is het eindbeeld voor 2040. Voor het beeld 2030 is de planning dat alle nieuwe gebouwde buurt- en centrumhubs in het Stadshart zijn gerealiseerd, en dat voor de Spoorzone er 5 van de 8 zijn gerealiseerd. Alle stadrandhubs zijn ook verondersteld te zijn gerealiseerd uiterlijk 2030. Aanvullend op deze mobihubs zijn ook het realiseren van (private) logistieke hubs, rondom het centrum, als onderdeel van de ZE-zone in de binnenstad nog een opgave. 2. De stadsscan en de relatie wonen-mobiliteit is hier nog niet in meegenomen, maar het kwantitatief en kwalitatief toevoegen van woningen in de bestaande wijken in de stad geeft spanning in relatie tot het gebruik van de openbare ruimte en de bereikbaarheid van het gebied en moet nader onderzocht worden. Tegelijkertijd schetsten het CBS en het KiM een trend dat het autobezit tot 2040 nog blijft toenemen. We hebben als het ware dus ‘dus dubbele’ ruimte nodig: voor het nog altijd toenemende autonome autobezit als voor de woningbouw. Dit vraagt om een misschien wel expliciete keuze: Ruimte maken voor deze extra (auto)mobiliteit, of dit gaan ontmoedigen.

	<p>3. Fietsparkeren: Zowel bij het station van Zwolle als de Zwolse binnenstad en de nieuwe gebiedsontwikkelingen zullen kwalitatief goede inpandige fietsenstallingen nodig zijn om de toekomstige groei van de vraag aan te kunnen.</p> <p>4. Infrastructuur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Binnen de buitenring zal door verlaging van de snelheid van 50 naar 30 km/uur minder ruimte voor auto's en meer voor fietsers en voetgangers beschikbaar komen. Op een beperkt aantal inpridders zal nog 50 km/uur mogelijk zijn met meer ruimte voor de auto. Op bepaalde routes zal speciale aandacht voor OV nodig blijven. - Op de buitenring zal daar waar nodig nog meer ruimte nodig zijn voor autoverkeer en HOV-bussen. Met verkeersmanagement wordt gestreefd om dit ruimtebeslag te minimaliseren.
<p>4. Randvoorwaarden</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wat is randvoorwaardelijk vanuit andere thema's nodig om jouw thema/ontwikkeling mogelijk te maken (mobiliteit, energie, voorzieningen, etc.) - Is er een prioritering te maken? 	<p>Energietransitie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De energienetwerken en de opwek van energie in Zwolle dient zodanig te zijn dat de Europese afspraken over het elektrificeren van (vracht)auto's nagekomen kunnen worden. De piekvraag voor het laden van auto's dient opgevangen te kunnen worden. - Het ontwikkelen van een smart-grid, waarbij auto's ook kunnen dienen als buurt-batterij en mobihubs de energiecentrales voor de buurt en wijk kunnen zijn <p>Wonen/voorzieningen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Deze dienen nabij goede OV en fiets-voorzieningen gebouwd te worden. Hierdoor is het autogebruik en -bezit laag en zijn de voorwaarden optimaal om tot een kosteneffectieve alternatieven voor de eigen auto te komen, zoals een goed en goedkoop aanbod aan Deelmobiliteit, goed openbaar vervoer in combinatie met doelgroepenvervoer (publieke mobiliteit) en goede fietsenstallingen en fiets en voetgangersvoorzieningen. - Voor nieuw te ontwikkelen gebieden dient een mobiliteitsprogramma van eisen verplicht te worden gesteld met bijbehorende normen voor alternatieven voor de eigen auto
<p>5. Risico's</p> <p>Welke inhoudelijke risico's worden voorzien om de opgave te realiseren (denk aan grondeigendom, gelden wet- en regelgeving, bodemgesteldheid, andere ruimteclaims etc.)?</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stagnatie van de woningbouw en daarmee de bereidheid van de ontwikkelaars en gemeente om te investeren in de mobiliteitstransitie, dus zowel de mobihubs (ruimtemakers) als alternatieven voor de eigen auto, zoals goed openbaar vervoer en deelmobiliteit. We moeten voortvarend door blijven gaan met de uitvoering van onder andere de Uitvoeringsagenda, om zo de voorwaarden te creëren om woningbouw mogelijk te maken. 2. Het niet willen aangaan door ontwikkelaars van meerjarige afspraken om de mobiliteitstransitie te bevorderen.
<p><u>Sociaal domein</u></p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vergrijzing: Aandachtspunt blijft hoe we om moeten gaan met ouderen en de mindervalide en/of mensen die slecht ter been zijn. Te rigoreus doorzetten van alle mobiliteitsopgaves, zonder daarbij deze groepen goed te bedienen

<p>Wat is de impact van ontwikkelingen/veranderingen/opgaven binnen dit thema op het sociaal domein?</p>	<p>leidt tot mobiliteitsarmoede enz. Inzet van publieke mobiliteit en maatwerk met bijvoorbeeld invalidenkaarten enz is noodzakelijk om een goed antwoord te hebben op de terechte vragen die inwoners stellen. Dit geldt ook voor de inrichting van de openbare ruimte voor kwetsbare fietsers en voetgangers.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Vervoersarmoede (zie boven) 3. Gezondheid: het inrichten van de openbare ruimte volgens het STOMP-principe bevordert actieve vormen van mobiliteit en daarmee bewegen en ontmoeten. Beiden stimuleren direct de gezondheid.
--	---

<p>Overige opmerkingen, ideeën etc. Kun je iets niet kwijt onder bovenstaande? Daar is hier plek voor.</p>	<p>De (juridische) positie en het functioneren van het MPVE is wat mij betreft nog een aandachtspunt. We hebben dit in de Omgevingsvisie opgenomen, maar nog onvoldoende ingezet. Daarbij spelen er vragen over de status van het stuk, in welke fase van de gebiedsontwikkeling dit thuis hoort en hoe we ontwikkelaars dwingen zich hier aan te commiteren.</p>
---	---

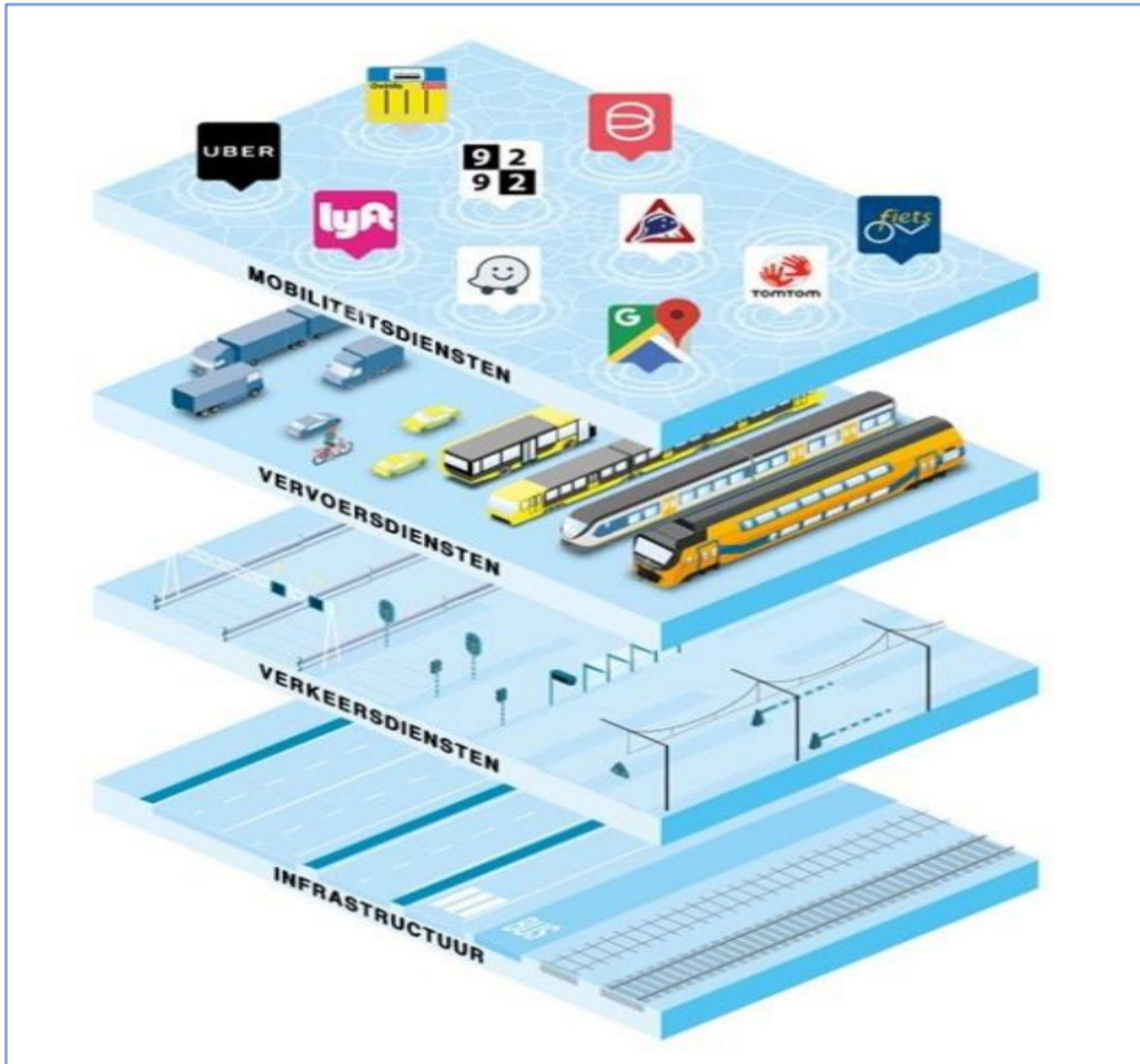
Jaar	Inwoners Zwolle	Aantal personenauto's
1960	66.000	Ca 3.000 • 45 per 1.000 inw
1980	82.000	Ca 24.500 • 300 per 1.000 inw
2000	106.000	Ca 41.500 • 390 per 1.000 inw
2020	129.000	Ca. 64.500 • 500 per 1.000 inw
2040	142.000	Ca. 74.500 • 525 per 1.000 inw*

Kortom:

- Het aantal inwoners in Zwolle is sinds 1960 in 60 jaar bijna verdubbeld
- Het aantal auto's is sindsdien met een factor **twintig** toegenomen

* De verwachting is dat de groei van het aantal auto's afvlakt, maar tot 2040 nog wel doorzet (bron: CBS en [KiM](#))

Figuur 1: ontwikkeling autobezit in Zwolle



Figuur 2: Het mobiliteitssysteem in lagen. Bron: Rli, 2018

Kader

Eén Greenwheels-deelauto wordt gemiddeld door 25 gebruikers gedeeld:

- Van deze 25 gebruikers doen 8 mensen de privéauto weg
- Van deze 25 gebruikers besluiten 6 mensen geen privéauto meer aan te schaffen

**Per geplaatste Greenwheels-deelauto staan er dus 14
privéauto's minder op straat**

Uitgaande van de grootte van een parkeervak (5m x 2,5m) en het aantal parkeerplaatsen per auto in Nederland (1,8), dan bespaart één deelauto (13 x 22,5) 300 m² aan ruimte.

Dit doorgerekend naar de totale vloot Greenwheels-deelauto's in Nederland, dan betekent dit een totale ruimtebesparing van 780.000 m². Dit staat gelijk aan 156 voetbalvelden. Er is sprake van een toename in ruimtebesparing van bijna 250% ten opzichte van 2018.

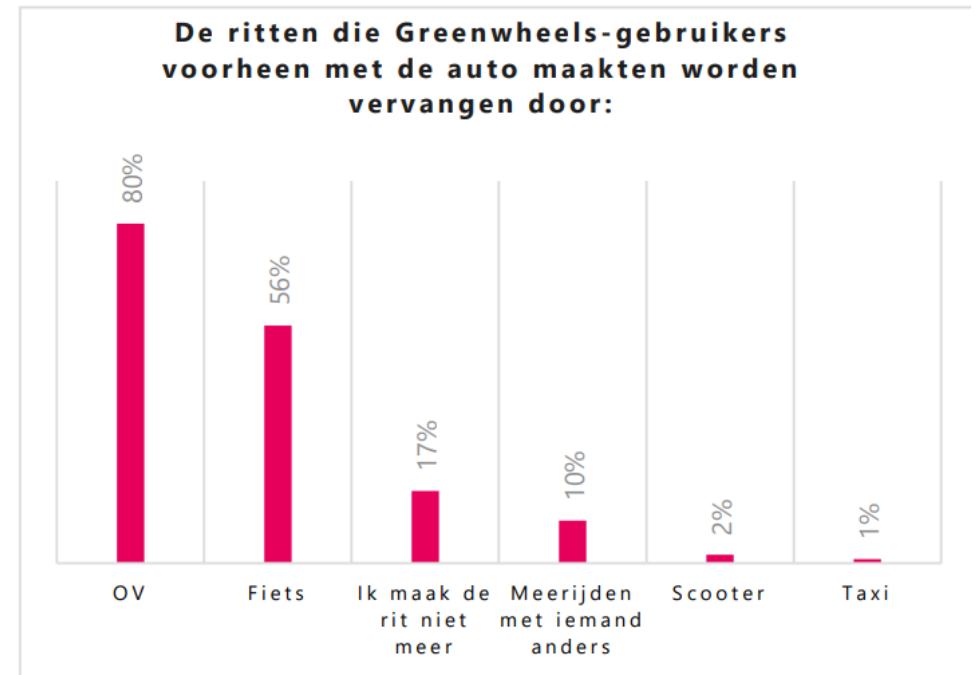
Kader

40% van de gebruikers van Greenwheels is sinds het gebruik van een Greenwheels deelauto op jaarbasis minder auto gaan rijden dan daarvoor. 25% hiervan is zelfs meer dan 5.000 km minder gaan rijden op jaarbasis. Gemiddeld rijdt een Greenwheels-gebruiker op jaarbasis 1.250 km minder per jaar met een auto ten opzichte van voor het gebruik van Greenwheels.

Greenwheels-rijders zijn in hun gebruik in grote mate gedreven doordat zij een positieve bijdrage willen leveren aan het milieu; zowel op ruimte- als op CO₂-besparing.

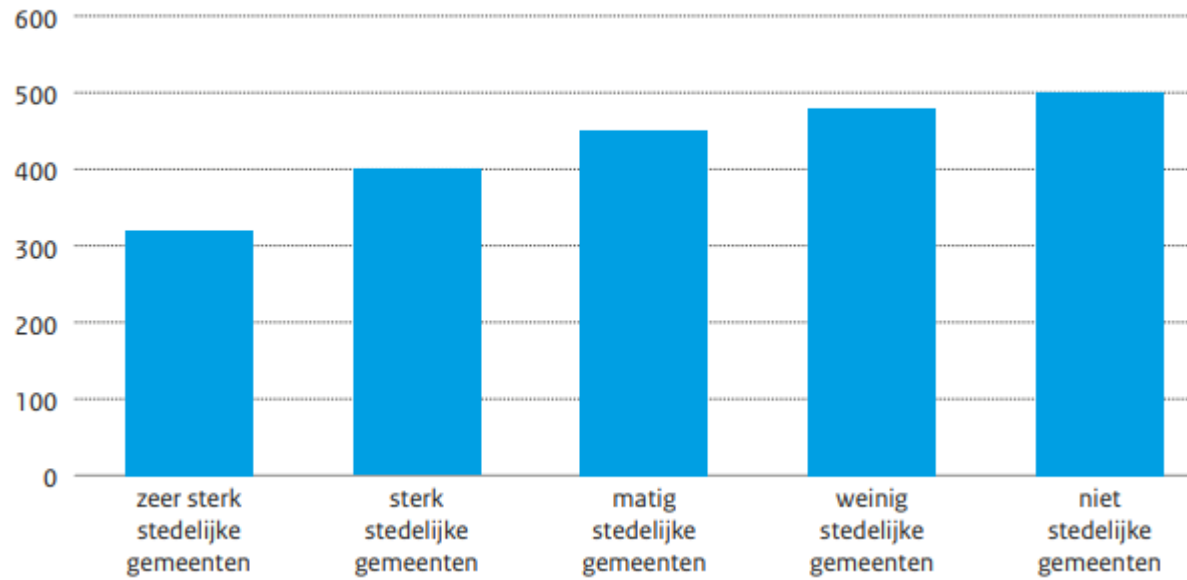
Een personenauto stoot gemiddeld per kilometer 119 gram CO₂ uit. Sinds het gebruik van Greenwheels bespaart een gemiddelde gebruiker, naast dat ze al relatief erg weinig autokilometers rijden, daarmee 150 kg CO₂ per jaar; dit staat gelijk aan de besparing van 22.500 plastic tasjes per Greenwheels-rijder.

Greenwheels-gebruikers zijn in grote mate OV-gebruikers. Een gemiddelde Greenwheels-gebruiker maakt 7 keer per maand (84 keer per jaar) gebruik van de trein, dit in tegenstelling tot de gemiddelde automobilist in Nederland die in 2022 gemiddeld 8 keer per jaar de trein nam.



Figuur 3 besparing in ruimte en CO₂ uitstoot Greenwheels (bron [De impact van station-based autodelen \(vananaare.nl\)](https://www.vananaare.nl/))

Aantal personenauto's per duizend inwoners naar stedelijkheidsgraad, 2014. Bron: CBS.



Figuur 4 auto's per stedelijkheidsgraad (bron: [Sturen+in+parkeren.pdf](#) KIM 2018)