



Beslisnota voor de raad

Datum 3 oktober 2023

Openbaar

Onderwerp Mobiliteitshubs Nieuwe Veemarkt en parkeren
Versienummer 1.0 (definitief)

Portefeuillehouder
Informant Michiel Scheper
Afdeling Proces-, Programma- en Projectmanagement
Telefoon 06-19180798
Email m.scheper@zwolle.nl

Financiële gevolgen

Betreft doel 6.1.2. We zorgen voor een stad met ruimtelijke kwaliteit en heldere toekomstbestendige ruimtelijke structuren op niveau van concrete projecten en initiatieven

Begroting wijzigen Ja
Dekking ten laste van Parkeerexploitatie/reserve

Bijlagen 1. Scenario's parkeren inclusief financiën, advies Kwirkey (geheim)
2. Businesscase mobiliteitshub en parkeren Nieuwe Veemarkt (geheim)

De raad wordt voorgesteld te besluiten om:

- 1) Een krediet van € 28.500.000 beschikbaar te stellen voor de ontwikkeling en realisatie van de mobiliteitshubs Nieuwe Veemarkt en de parkeerplaatsen uit het Ruimtelijk Ontwikkelplan Nieuwe Veemarkt.
- 2) De nadelige exploitatieresultaten in de beginjaren van in totaal € 1.723.000 voorlopig te dekken uit de parkeerexploitatie-/reserve.

Datum 3 oktober 2023

Inleiding

Met de vastgestelde gebiedsvisie Nieuwe Veemarkt (juli 2022) is de basis gelegd voor de verdere ontwikkeling van het gebied Nieuwe Veemarkt waarbij deze locatie belangrijk is voor het uitbreiden van de woningvoorraad in de stad. Eén van de ambities uit de visie en het Ruimtelijk Ontwikkelplan is het ontwikkelen van mobiliteitshubs en daarmee samenhangende parkeerdekkende. Onderstaand een overzicht van de locaties en aantallen parkeerplaatsen uit het ROP Nieuwe Veemarkt.



	Veld 1	Veld 2	Veld 3	Veld 4	Veld 5-6	Veld 7	Veld 8	Totaal
Parkeerdek	27	132	60	33	95	79	100	526
Mobiliteitshub	0	224	0	0	0	0	200	424

Er worden twee mobiliteitshubs in de Nieuwe Veemarkt gerealiseerd. Eén in het oosten van het plangebied, aan de zijde van de binnenstad van circa 225 parkeerplaatsen en één in het westen, langs de A28 van circa 300 parkeerplaatsen (hub en dek). Aanvullend op deze twee mobihubs wordt de resterende parkeervraag opgelost met openbaar toegankelijke parkeerdeks in de diverse bouwblokken. Dit betekent ook dat ontwikkelaars bij het ontwerpen en ontwikkelen van de gebouwen rekening moeten houden met de bouwnormen en -regels voor wat betreft de parkeervoorzieningen. Het aantal parkeerplaatsen dat per bouwblok gerealiseerd kan worden is van een aantal factoren afhankelijk waaronder het woningtype en de aanwezigheid van andere voorzieningen. In de praktijk betekent dit dat per bouwblok voor een groot deel in de 'eigen' parkeerbehoefte kan worden voorzien, maar dat ook een deel van het parkeren per blok in de hubs kan worden gerealiseerd.

Uitgangspunt bij het parkeren is dat alle parkeervoorzieningen openbaar toegankelijk zijn. Dit betekent in de basis dat zowel bewoners als bezoekers hier gebruik van kunnen maken. De hubs zijn publieke voorzieningen en komen in eigendom en beheer van de gemeente. De parkeerdeks zijn ook openbaar toegankelijk en komen in publiek eigendom. In de verdere planuitwerking is het mogelijk dat deze

Datum 3 oktober 2023

uitgangspunten nog wijzigen. Wanneer dit buiten de vastgestelde kaders van de raad is, wordt aanvullende besluitvorming gevraagd.

Beoogd effect

Het faciliteren van de mobiliteitsbehoefte (autoparkeren) voor de Nieuwe Veemarkt in mobiliteitshubs en parkeerdekken in het plan. Hiermee wordt mobiliteit beter en efficiënter georganiseerd in de gebiedsontwikkeling, waardoor er meer ruimte ontstaat voor de voetganger en fiets, maar ook voor een kwalitatief betere openbare ruimte met meer groen, ruimte voor klimaatmaatregelen, maar ook ruimte voor recreatie en een hogere verblijfskwaliteit.

De mobiliteitshubs voorzien daarnaast in de (toekomstige) parkeerbehoefte van een aantal locaties buiten de Nieuwe Veemarkt. In de mobiliteitshubs kan in een deel van de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkelingen in de Kamperpoort (Veemarkt) worden voorzien, biedt de mobiliteitshub een alternatief (vervanging) voor parkeerplaatsen uit het Stadshart en compenseert dit het bestaande Emmadek. Hiermee wordt het woon- en leefklimaat verbeterd en wordt de verdere groei van de stad mogelijk gemaakt.

Argumenten

1.1 De mobiliteitshubs Nieuwe Veemarkt dragen bij aan de opgave voor de Nieuwe Veemarkt en de grotere stedelijke opgave

De hubs in de Nieuwe Veemarkt zijn onderdeel van het te ontwikkelen dekkende hubnetwerk in Zwolle. Binnen dit netwerk zijn deze hubs een essentieel middel om te werken aan verschillende stedelijke opgaven: een hoogwaardig kwalitatief gebied, het bereikbaar houden van het grotere centrumgebied en het stimuleren van maximaal dubbelgebruik. Daarmee voorzien de hubs en parkeerdekken in de parkeerbehoefte als gevolg van het te ontwikkelen programma in de Nieuwe Veemarkt.

1.2 De mobiliteitshubs geven op korte termijn uitvoering aan de nieuwe parkeerstrategie en de ontwikkelstrategie voor hubs die beide nog in ontwikkeling zijn voor de lange termijn.

De parkeerstrategie en de ontwikkelstrategie voor hubs is gelijktijdig in ontwikkeling met de gebiedsontwikkeling Nieuwe Veemarkt. Er wordt nieuw beleid ontwikkeld voor de lange termijn. De mobiliteitshubs Nieuwe Veemarkt zijn een goed voorbeeld van hoe een hub vorm kan krijgen. Bij de ontwikkeling van deze mobiliteitshub wordt veel kennis en ervaring opgedaan over organisatie, exploitatie en voorzieningen. Met de ontwikkeling en realisatie van de mobiliteitshubs in de Nieuwe Veemarkt wordt gestart vooruitlopend op de nieuwe parkeerstrategie en ontwikkelstrategie voor hubs.

1.3 Het aantal parkeerplaatsen is gebaseerd op een gemiddelde parkeernorm van 0,7 voor de woningen
Eind 2016 heeft de gemeente Zwolle de Regeling Parkeernormen vastgesteld, inclusief een protocol parkeernormen. Deze regeling en het protocol worden als vertrekpunt gehanteerd bij het bepalen van de parkeerbehoefte voor de ontwikkeling van de Nieuwe Veemarkt. Hierbij wordt opgemerkt dat op dit moment wordt gewerkt aan een nieuwe Parkeerstrategie en in het verlengde daarvan een nieuwe regeling voor parkeernormen. Deze nieuwe regeling wordt opgesteld in de geest van de Omgevings- en Mobiliteitsvisie met het STOMP-principe als uitgangspunt. Hierbij doorlopen we de volgende 5 stappen:

1. De toekomstige situatie als basis voor locatie en stedelijkheidsgraad
2. Onderbouwd afwijken van normen op basis van lokale situatie
3. Correctie op basis van 'overkwaliteit' fietsparkeren
4. Correctie op basis van realiseren nabijheid deelmobiliteit
5. Rekening houden met (optimaal) dubbelgebruik



Datum 3 oktober 2023

Aan de hand van bovenstaande stappen en passend bij de beoogde ontwikkeling van de stad en de Nieuwe Veemarkt wordt voor de Nieuwe Veemarkt een (gemiddelde) parkeernorm van 0,7 gehanteerd voor het aantal woningen. Gecombineerd het niet-woonprogramma en de compensatie van omliggende gebieden en opgaven resulteert dit in circa 950 parkeerplekken in het plan.

1.4 Het gemeentelijk eigendom (ontwikkeling, exploitatie en beheer) waarborgt de financiële haalbaarheid van de mobiliteitshubs

Alle parkeerplaatsen zijn openbaar en uitwisselbaar. Met de exploitatie vanuit 1 partij (gemeente) kan er maximaal worden gestuurd op dubbelgebruik van de parkeerplaatsen en wordt ook concurrentie tussen partijen voorkomen. Deze concurrentie kan een nadelig effect hebben op de exploitatie (minder inkomsten). De gemeente heeft daarbij geen winstdoelstelling voor de mobiliteitshub en parkeerplaatsen, waardoor de exploitatie over 40 jaar rendabel is.

1.5 Het krediet voorziet in middelen voor de ontwikkeling en realisatie van de mobiliteitshubs en parkeerdekken op de Nieuwe Veemarkt

Met het krediet kan de ontwikkeling en realisatie van de mobiliteitshubs worden gestart. E.e.a. conform de uitgangspunten zoals opgenomen in het ROP Nieuwe Veemarkt.

2.1 De businesscase parkeren Nieuwe Veemarkt kent op lange termijn een sluitende exploitatie

Voor de mobiliteitshubs en parkeerplaatsen (businesscase parkeren) in het ROP voor de Nieuwe Veemarkt is een businesscase opgesteld. Hieruit blijkt dat de investeringskosten zijn geraamd op € 28.500.000. De businesscase is over 40 jaar sluitend, echter kent deze in de begin jaren wel een nadelig exploitatieresultaat.

Financiën

De businesscase kent over 40 jaar een sluitende exploitatie. Waarmee de kosten voor de investering kunnen worden gedekt. Enkel de eerste negen jaren van de exploitatie kennen een negatief exploitatieresultaat van in totaal 1.722.408 euro. Deze kosten worden gedekt via de parkeerreserve. Mogelijk wijzigt deze dekking in de toekomst nog, aangezien er bij de nog vast te stellen parkeerstrategie ook een besluit moet worden genomen over de definitieve dekking.

Omdat een deel van de parkeerplaatsen in de mobiliteitshubs worden gecompenseerd (verplaatst) vanuit locaties elders in de stad heeft dit effect op de totale parkeerexploitatie (parkeerreserve) van de gemeente. Op dit moment wordt dit financiële effect geschat op een afname van opbrengsten van € 552.000,-. Echter na de beginjaren (vanaf jaar 10) ontstaat er ook weer een structurele opbrengst voor deze parkeerplaatsen.

Communicatie

Niet specifiek naar aanleiding van dit besluit/voorstel. Communicatie en participatie heeft plaatsgevonden in het kader van het opstellen van het ROP Nieuwe Veemarkt. Zie hiervoor het separate (gerelateerde) voorstel.

Risico's

1) De businesscase is een raming

De verwachte kosten en inkomsten zijn op basis van de actuele kennis geraamd en onderbouwd. Daarmee zijn het prognoses, hierdoor kan het financiële resultaat nog wijzigen (zowel positief als negatief). De opbrengsten zijn gebaseerd op verwacht gebruik en de daarbij behorende kosten/opbrengsten: kort- en lang parkeren en abonnementen.

Datum 3 oktober 2023

2) Complexe eigendomsverhouding

Gegeven de opzet van het plan (hoogstedelijk gebied, gestapelde bouw) moeten de gebouwen in samenhang worden ontwikkeld en gebouwd. Op termijn zal het eigendom van het geheel in elk geval twee eigenaren kennen, waaronder de gemeente. Hiervoor dienen (juridisch) goede afspraken te worden gemaakt. Deze afspraken worden opgesteld in de verdere planuitwerking voor de start van de marktselectie.

3) Compensatie parkeerplaatsen buiten het plangebied Nieuwe Veemarkt

Onderdeel van het aantal parkeerplaatsen in het plangebied is de compensatie van een aantal parkeerplaatsen buiten het plangebied van de Nieuwe Veemarkt. O.a. een aandeel parkeerplaatsen vanuit het Stadshart, maar ook de compensatie van het Emmadek. Voor het bestaande Emmadek wordt de compensatie van 100 parkeerplaatsen gegarandeerd. Op specifieke momenten is er in de hubs en parkeerdeks in de Nieuwe Veemarkt extra ruimte beschikbaar, bijvoorbeeld op zaterdagmiddag wanneer een deel van de bewoners niet thuis is en economische functies minder aanwezig zijn. Op dat moment is er binnen de parkeercapaciteit van de Nieuwe Veemarkt meer ruimte en kan een groter aandeel vanuit het Emmadek worden opgevangen. De compensatie van het aantal parkeerplaatsen vanuit het Stadshart is circa 90.

Mogelijk wijzigen deze aantallen in de toekomst nog als de planuitwerking verder vorm wordt gegeven. Op dit moment is het totaal aantal parkeerplaatsen in het gebied Nieuwe Veemarkt gemaximeerd op circa 950 parkeerplaatsen. Hierop zijn o.a. de onderzoeken gebaseerd. Of dit aantal in de toekomst hoger moet of kan zijn, bijvoorbeeld voor de onderbouwing van de benodigde bestemmingswijziging, is onzeker.

Vervolg

- In samenhang met de verdere uitwerking van het ROP wordt gestart met drie ontwikkelvelden, waaronder het ontwikkelveld met de mobiliteitshub. Per ontwikkelveld wordt een ontwikkelstrategie en paspoort opgesteld, met daarin de (ruimtelijke) randvoorwaarden, eisen en het beoogde programma. Onderdeel van het paspoort is het opstellen en vertalen van de specifieke eisen die worden gesteld aan de mobiliteitshub (bijvoorbeeld toegankelijkheid, beheer en uitwisseling informatie (parkeerverwijssysteem). Tevens wordt voor de mobiliteitshubs de meest passende wijze van marktselectie bepaald.
- Als vervolggopgave na dit besluit worden scenario's opgesteld voor de Emmadek-locatie. E.e.a. in samenhang met de hub-strategie (gemeentebreed). Hiervoor volgt een separaat voorstel.

Openbaarheid

Dit voorstel is openbaar met uitzondering van bijlage 1 en 2. Deze bijlage is geheim op grond van artikel 87 en artikel 88 lid 2 van de Gemeentewet met een beroep op de economische of financiële belangen van de gemeente (artikel 5.1 lid 2 sub b Woo) en bescherming van andere dan in artikel 5.1 lid 1 sub c Woo genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens (artikel 5.1 lid 2 sub f Woo). Aangezien er nog aanbestedingen en verkopen worden uitgevoerd, zijn de geraamde kosten en opbrengsten niet openbaar.

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

Datum 3 oktober 2023

voorzitter, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer