

COLLEGEREACTIE BEREIKBAARHEIDSAGENDA BINNENSTAD

d.d. 28-01-2025

LEGENDA

KLEURCODE

Overnemen in bestaande projecten	
Overnemen in toekomstige projecten	
Onderzoek uitvoering Bereikbaarheidsagenda	
Niet overnemen	

ADVIEZEN

COLLEGEREACTIE

Openbare ruimte

1	Een "gratis bankjesbeleid" voor de binnenstad uit te werken.	We nemen dit mee in de ontwikkeling van het nieuwe voetgangersbeleid en stemmen het af op ons vergunningenbeleid. Bij lopende projecten besteden we hier al extra aandacht aan.
2	De Nieuwstraat niet binnen het voetgangersgebied te trekken.	De Nieuwstraat blijft een functie behouden voor fietsers, gemotoriseerd verkeer en laden/lossen. Een voetgangersgebied is niet de bedoeling. Het gebruik van de Nieuwstraat in het Broerenkwartier gaat wel veranderen. We denken daarom met de omgeving na over een inrichting die passend is bij het toekomstige gebruik van de Nieuwstraat.
3	De openbare ruimte aan het water nog beter te benutten voor voetgangers en mogelijkheden om te zitten aan te bieden.	In de visie op de Singel onderzoeken we hoe we de openbare ruimte aan het water beter kunnen benutten.
4	Bij het verlenen van terrasvergunningen meer te letten op de positie van de voetganger en het behouden van toegankelijke looproutes.	Toegankelijke looproutes in de binnenstad hebben voor ons prioriteit. In onze terrassensvisie is hier al aandacht aan besteed, en dit nemen we ook mee bij de vergunningverlening.

Routes

5	De Diezerstraat en aanliggende stegen, het eerste deel van de Voorstraat en het Broerenkwartier aan te wijzen als voetgangersgebied waar fietsen de gehele dag verboden is.	Een begrijpelijk voorstel. We zijn wel van mening dat op het moment dat fietsers niet meer door deze straten mogen rijden, de alternatieve routes door de Nieuwstraat en Koestraat/Kamperstraat op orde moeten zijn. Daarbij hebben we voor zo'n ingrijpende maatregel/aanpassing van de geldende regels, een zorgvuldig proces te doorlopen. Op dit moment hebben we hier geen capaciteit/financiën in voorzien. We gaan onderzoeken of en op welke manier we dit kunnen gaan organiseren.
6	Uitbreiden van het voetgangersgebied gefaseerd te laten plaatsvinden.	Voor het uitbreiden van het voetgangersgebied is een verkeersbesluit noodzakelijk. We doen dit stap voor stap en koppelen dit aan logische momenten in de uitvoering van projecten van de Uitvoeringsagenda.
7	De Nieuwstraat niet aan te duiden als voetgangersgebied. De straat heeft te veel andere functies die een goede plek moeten krijgen zoals de fietsroute, fietsstallen, laden en lossen.	De Nieuwstraat blijft een functie behouden voor fietsers, gemotoriseerd verkeer en laden/lossen. Een voetgangersgebied is niet de bedoeling. Het gebruik van de Nieuwstraat in het Broerenkwartier gaat wel veranderen. We denken daarom met de omgeving na over een inrichting die passend is bij het toekomstige gebruik van de Nieuwstraat.

8	Plekken als de Ossenmarkt, Nieuwe Markt en Jufferenwal een pleininrichting te geven; aantrekkelijk en toegankelijk voor voetgangers maar ook geschikt voor andere verkeersdeelnemers om op gepaste wijze door te rijden.	We nemen de voorgestelde uitwerking van deze pleininrichtingen over in de uitwerking van deze projecten.
9	Het maken van een bewegwijzeringsplan voor de hele binnenstad tussen de parkeerlocaties en de culturele en retail hotspots.	Een goede bewegwijzering is inderdaad noodzakelijk voor de vindbaarheid van de mobiliteitshubs en de voorzieningen in de binnenstad. We hebben in een vrij recent verleden de bewegwijzering al geactualiseerd. We zijn daarom wel benieuwd waar volgens het Platform de manco's in de huidige bewegwijzering zitten. Dit vraagt ook om verder onderzoek en uitwerking. Op dit moment hebben we geen capaciteit/financiën voorzien voor het uitwerken en aanpassen van de bewegwijzering. We gaan onderzoeken of en op welke manier we dit kunnen gaan organiseren.
10	Te investeren in het realiseren van de voorgestelde bestemmingsfietsroutes door de Binnenstad.	Na afronden van het proces Bereikbaarheidsagenda Binnenstad kunnen we met prioriteit starten met de uitvoering van de fietsroutes. Daarbij pakken we vanuit het project Fietsbereikbaarheid eerst de Kamperstraat/Koestraat en de Nieuwstraat aan.
11	De herinrichting van de Walstraat gelijke prioriteit te geven als de inrichting van de bestemmingsfietsroutes.	Dit voorstel is passend in onze uitvoeringsstrategie. Daarbij pakken we vanuit het project Fietsbereikbaarheid eerst de Kamperstraat/Koestraat en de Nieuwstraat aan. Daarna beoordelen we hoe deze functioneren. Met die ervaringen bepalen we of en op welke manier de Walstraat heringericht gaat worden.
12	Het vervolg van de bestemmingsfietsroute Koestraat via de Sassenstraat en de Wilhelminasingel te laten lopen. De Fietzersbond heeft hierover een afwijkend standpunt.	Dit voorstel is passend in onze uitvoeringsstrategie. Daarbij pakken we vanuit het project Fietsbereikbaarheid eerst de Kamperstraat/Koestraat en de Nieuwstraat aan. Daarna beoordelen we hoe deze functioneren. Met die ervaringen bepalen we of en op welke manier de Walstraat heringericht gaat worden.
13	De Melkmarkt op termijn in te richten als echt Shared Space omgeving.	We zijn het eens met de constatering dat de inrichting van de Melkmarkt anders kan. Een Shared-Space inrichting past bij onze voorstellen maar vraagt ook om het op orde brengen van alternatieve fietsroutes. Daarom zetten we eerst in op het uitvoeren van de projecten die de alternatieve fietsroutes op orde brengen. Herinrichting van de Melkmarkt volgt dan in de volgende versie van de Uitvoeringsagenda Stadshart.

14	De autobereikbaarheid moet gewaarborgd blijven maar rondjes rijden moet worden voorkomen.	We herkennen de zorgen over het zogenaamde 'rondjes rijden'. Dit levert vaak overlast bij ondernemers en bewoners. Ons uitgangspunt is tegelijk ook dat alle bestemmingen per auto bereikbaar moeten blijven. In bijvoorbeeld projecten als het Zuidwestelijk Kwadrant gaan we al rijrichtingen omdraaien om ongewenste verkeersbewegingen te verminderen. Dit advies vraagt echter om een bredere uitwerking en onderzoek voor de hele binnenstad. Op dit moment hebben we hier geen capaciteit/financiën in voorzien. We gaan onderzoeken of en hoe we dit kunnen gaan organiseren.
----	---	---

Fietsparkeren

15	Het fietsparkeeronderzoek door Movares als basis over te nemen. Daarbij de in dat onderzoek benoemde stallingsopgave als richtlijn aan te houden per deelgebied. Voor ieder project de inspanningsverplichting vastleggen om inzichtelijk te maken hoe het project maximaal kan bijdragen aan het behalen van die stallingsopgave.	Het fietsparkeeronderzoek van Movares geeft duidelijk de grote behoefte aan fietsparkeerplekken in het Stadhart aan. We werken vanuit de Uitvoeringsagenda hard aan de realisatie van meer fietsparkeercapaciteit. We spannen ons in om zo maximaal mogelijk fietsparkeercapaciteit te realiseren in alle projecten. Dat vraagt wel om een zorgvuldige afweging, de openbare ruimte is schaars en ook andere functies moeten een plek krijgen. We zijn het daarom eens met de afspraak om het onderzoek van Movares als richtlijn te gebruiken.
16	In de grotere fietsenstallingen deelmobiliteit aan te bieden waarbij nadrukkelijk gekeken wordt naar het aanbieden van deelrollators en deelkindervagens.	We gaan onderzoeken of en op welke manier we dit kunnen meenemen in de toekomstige uitwerking van het uitvoeringsprogramma fietsparkeren.
17	Bij winkelclusters, culturele instellingen of horecaconcentraties autoparkeerplaatsen te veranderen in fietsenstallingen. Eerst als proef en bij succes definitief.	Dit voorstel heeft een relatie met het voorstel om fietsvlonders in te zetten op autoparkeerplaatsen. Voor de aanschaf en plaatsing van fietsvlonders hebben we op dit moment geen capaciteit/financiën voorzien. We gaan onderzoeken of en op welke manier we dit kunnen meenemen in de toekomstige uitwerking van het uitvoeringsprogramma fietsparkeren.
18	Het concept van "blauwe fietsparkeervakken" waar je maximaal een uur mag parkeren conform Tilburgs voorbeeld te onderzoeken.	Het succes van dit concept staat of valt met een algemeen fietsparkeerverbod en goede handhaving. Dat vraagt om nadere uitwerking en onderzoek. We gaan onderzoeken of en op welke manier we dit kunnen meenemen in de toekomstige uitwerking van het uitvoeringsprogramma fietsparkeren.

19	Om voor de uitbreiding van de fietsenstalling Rodetorenplein te kiezen voor een pop-up vorm zodat de omgeving dynamisch te gebruiken blijft, bijvoorbeeld als locatie voor grote evenementen.	Het afgelopen jaar hebben we samen met bewoners en ondernemers een participatief proces doorlopen over de uitbreiding van de fietsenstalling Rodetorenplein. De uitvoering hiervan is in afwachting van het advies van het Platform Bereikbaarheidsagenda aangehouden. We begrijpen het standpunt van het Platform om de pop-upstalling in stand te houden. Tegelijkertijd zien we in het standpunt van het Platform vooral een behoefte om flexibel gebruik te kunnen maken van de beschikbare ruimte. We hebben daarom het ontwerp van het Rodetorenplein nog een keer beoordeeld. Dit heeft geleid tot een aangepast en flexibel voorstel, met aangepaste indeling en makkelijk uitneembare fietsnietjes. Hierdoor vergroten we op reguliere dagen het aanbod van kwalitatieve fietsparkeerplaatsen, breiden we de services uit aan bezoekers van de stad én blijven evenementen zoals die de afgelopen jaren zijn gehouden ook in de toekomst mogelijk. Na de besluitvorming rondom de Bereikbaarheidsagenda stemmen we het definitieve voorstel met bewoners en ondernemers verder af.
20	Te onderzoeken of bij grote evenementen de ruimte in de Katwolderpleingarage ingezet kan worden als bewaakte fietsparkeer ruimte.	We gaan onderzoeken of en op welke manier we dit kunnen meenemen in de toekomstige uitwerking van het uitvoeringsprogramma fietsparkeren.
21	Te investeren in fietsparkeervlonders die geplaatst kunnen worden op een autoparkeerplaats. Om zo eenvoudig de gevolgen van het veranderen van een parkeerplaats in fietsenstalling te kunnen toetsen.	Dit voorstel heeft een relatie met het voorstel om bij winkelclusters, culturele instellingen of horecaconcentraties autoparkeerplaatsen te veranderen in fietsenstallingen. Voor de aanschaf en plaatsing van fietsvlonders hebben we op dit moment geen capaciteit/financiën voorzien. We gaan onderzoeken of en hoe we dit kunnen meenemen in de toekomstige uitwerking van het uitvoeringsprogramma fietsparkeren.
22	Te onderzoeken of en in hoeverre de openingstijden en bemanning van de bewaakte stallingen uit te breiden om de service voor de fietser te vergroten.	Een waardevol advies. We gaan onderzoeken of en hoe we dit kunnen meenemen in de toekomstige uitwerking van het uitvoeringsprogramma fietsparkeren.
23	Het parkeerterrein aan de Goudsteeg grotendeels in te richten als fietsenstalling.	Het onderzoek naar de mogelijkheid om het parkeerterrein Goudsteeg als fietsenstalling te gebruiken, is onderdeel van de Uitvoeringsagenda Stadshart. Dit onderzoek is momenteel in uitvoering. Hierbij wordt gekeken naar de behoefte aan fietsparkeerplaatsen, de voorzieningen voor mindervalide werknemers en de bezoekersfunctie van het Stadhuis.
24	Bij de herinrichting van de Ossenmarkt goede, in het groen ingepaste, fietsenstallingen te realiseren.	We nemen dit mee in de uitwerking van het inrichtingsplan Ossenmarkt, als onderdeel van het Zuidwestelijk Kwadrant.
25	In bestaande en nieuwe fietsenstallingen ruimte te maken voor buitenmodelfietsen.	Bij de uitwerking van de projecten rondom de bestaande en nieuwe fietsenstallingen hebben we specifiek aandacht voor het stallen van de buitenmodelfietsen. Dit geldt ook voor brom- en snorfietsen en deeltweewielers.

26	De aanbevelingen vast te leggen in het op te stellen uitvoeringsprogramma fietsparkeren.	Een aantal aanbevelingen vraagt om een nadere uitwerking/onderzoek. We gaan onderzoeken of we dit kunnen meenemen in de toekomstige uitwerking van het uitvoeringsprogramma fietsparkeren.
----	--	--

Openbaar vervoer en Taxi

27	De busroute via het Rodetorenplein te verplaatsen naar de Pannenkoekendijk.	We nemen dit mee in de toekomstige uitwerking van de OV-visie en in onze gesprekken met de concessieverlener (prov. Overijssel) die daarop volgen.
28	De busroute over de Wilhelminasingel te behouden.	We nemen dit mee in de toekomstige uitwerking van de OV-visie en in onze gesprekken met de concessieverlener (prov. Overijssel) die daarop volgen.
29	Onderzoek te doen naar alternatief, kleinschalig, elektrisch openbaar vervoer dat mede gericht is op minder mobiele mensen.	We nemen dit voorstel mee als onderzoeksopgave in de toekomstige uitwerking van de OV-visie.
30	Locatieonderzoek en gesprekken met o.a. taxichauffeurs over het aanduiden van taxistandplaatsen uit te voeren op basis van de locatieverkenning in de Bereikbaarheidsagenda.	We begrijpen de zorgen en de uitdagingen hieromtrent. Op dit moment is er geen capaciteit of budget beschikbaar om dit onderzoek uit te voeren. We gaan bekijken of en hoe we dit kunnen organiseren.

Deelmobiliteit

31	In de binnenstad enkel deelmobiliteit aan te bieden conform het back-to-many systeem.	We nemen dit mee in de uitrol van deeltweewielers in het Stadhart en de uitvoeringsagenda deelmobiliteit die we aan het ontwikkelen zijn. Het is goed om daarbij aan te duiden dat het aanbieden van deelauto's volgens het back-to-one systeem gaat, omdat deze gekoppeld zijn aan de specifieke gereserveerde parkeerplaatsen.
32	Voor de realisatie van microhubs voor tweewielers in de binnenstad gebruik te maken van de kaart met door het Platform voorgestelde locaties.	We nemen dit mee in de uitrol van deelmobiliteit in het Stadhart en de uitvoeringsagenda deelmobiliteit die we aan het ontwikkelen zijn.
33	In te zetten op monitoring van het gebruik van de voorzieningen in microhubs om op basis daarvan gefaseerd te kunnen uitrollen.	We nemen dit mee in de uitrol van deelmobiliteit in het Stadhart en de uitvoeringsagenda deelmobiliteit die we aan het ontwikkelen zijn. Monitoring vindt plaats bij toezicht en handhaving en door de verplichte rapportages van klachten die binnen komen bij de aanbieder en de gemeente Zwolle.
34	Onderzoeken of binnen de buurt- en microhubs mogelijkheden zijn voor deelbakfietsen.	We nemen dit mee in de uitwerking van de uitvoeringsagenda fietsparkeren én de uitvoeringsagenda deelmobiliteit die we aan het ontwikkelen zijn. In het eerste kwartaal van 2025 gaan we al een eerste onderzoek doen naar het plaatsen van bak- en of vrachtfietsen.
35	Rollators en kinderwagens als deelmobiliteit in de centrum- buurthubs aanbieden. Om onder andere de actieradius van mensen die minder mobiel zijn te vergroten.	Een goede suggestie, die nemen we mee in de uitwerking van de mobiliteitshubs en fietsenstallingen in en rondom het Stadshart. We denken daarbij ook aan rolstoelen en wellicht ook andere voorzieningen.

36	In buurthubs ook pakketkluizen te realiseren.	Dit is opgenomen in de Adaptieve Ontwikkelstrategie mobiliteitshubs. Ook nemen we het mee in de uitwerking van de buurthubs in het Stadshart.
----	---	---

Autoparkeren

37	Het behouden van de balans in parkeeraanbod en –vraag op orde te hebben en houden voor het uitvoeren van projecten in het Stadshart.	We hebben dit opgenomen in de aangepaste regeling voor parkeervergunningen, die onderdeel is van de besluitvorming over de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad.
38	Op korte termijn te starten met het aanpassen van de verordening om te stoppen met het uitgeven van nieuwe parkeervergunningen voor bewoners en bezoekers. De bbZ heeft een afwijkend standpunt over dit voorstel van het Platform.	We hebben dit opgenomen in de aangepaste regeling voor parkeervergunningen, die onderdeel is van de besluitvorming over de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad.
39	Op korte termijn de regeling aan te passen zodat parkeersectoren 1 en 2 worden samengevoegd.	Het samenvoegen van sector 1 en 2 heeft gevolgen voor een aantal (juridische) verordeningen. We hebben dit voornemen overgenomen in de nota Parkeren. In de aanpassing van de regeling parkeervergunningen maken we het mogelijk dat vergunninghouders in sector 1 ook in sector 2 mogen parkeren en andersom.
40	Op korte termijn te starten met een communicatiecampagne over de mogelijkheden van het omzetten van een parkeervergunning naar een parkeerabonnement.	We hebben een communicatieplan opgesteld dat is toegelicht in de beslisnota. Daarmee wordt eveneens invulling gegeven aan de toezegging die door de portefeuillehouder aan de raad is gedaan.
41	Op korte termijn het aantal uit te geven parkeervergunningen te maximeren tot het aantal parkeerplaatsen;	We hebben als uitgangspunt dat er een gezonde balans is tussen het aantal uitgegeven parkeervergunningen en de beschikbare parkeercapaciteit. Met het toevoegen van gefiscaliseerde parkeerplaatsen ontstaat er ruimte om de projecten als Koestraat/Kamperstraat, Ossenmarkt en Nieuwstraat in uitvoering te brengen. Om te waarborgen dat na uitvoering van deze projecten voldoende parkeerplekken over blijven is de juridische vertaling in de regeling parkeervergunningen een percentage van 80% opgenomen.
42	Te zoeken naar maatwerk per locatie en zo de belangen in balans te houden.	De komende jaren zetten we de eerste stappen in de herinrichting van onder andere de Ossenmarkt, de Kamperstraat/Koestraat en de Nieuwstraat. De lessen die we hieruit trekken, gebruiken we voor de projecten die daarna worden opgepakt of in een volgende Uitvoeringsagenda worden opgenomen. Het criterium loopafstanden wordt hierbij onderdeel van de prioritering en afwegingen voor nieuwe projecten. Het uitgangspunt blijft dat er altijd een gezonde balans is en dat alternatieven goed geregeld zijn. Zo creëren we voldoende momenten om te evalueren, waarbij we ook het Platform in zijn nieuwe rol kunnen betrekken. Op deze manier zorgen we voor maatwerk per locatie en behouden we de balans.
43	Op korte termijn de betaalde parkeerplaatsen om te zetten naar gefiscaliseerde parkeerplaatsen;	We hebben dit verwerkt in de aanpassing van de regeling parkeervergunningen, die meegaat in de besluitvorming rondom de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad.

44	Voor ieder van de projecten waarbij parkeerplaatsen worden verwijderd of verplaatst, wordt onderzoek gedaan naar alternatieven, looproutes- en afstanden. Dit om zo de bereikbaarheid en het alternatief inzichtelijk te maken voor de omwonenden en belanghebbenden.	In de Bereikbaarheidsagenda heeft het Platform al een goed overzicht van de fasering qua parkeerplaatsen gegeven. We maken bij besluitvorming/aanvang van elk project inzichtelijk wat de gevolgen zijn van het aantal parkeerplaatsen die opgeheven worden. Op die manier bepalen we of het alternatief op orde is.
45	De looproutes van de parkeerlocaties naar de bestemmingen worden meegenomen in de ontwerpen van de projecten. Het borgen van de sociale veiligheid is het doel.	In de uitwerking van de visie van de Singel hebben we specifiek aandacht voor de looproutes van en naar de mobiliteitshubs en het station. Komend jaar starten we ook met de uitwerking van ons voetgangersbeleid. Daarin werken we nader uit welke kwaliteitseisen we verwachten van de verschillende looproutes in de stad. We nemen dit voorstel/advies daarin mee.
46	Stop en Shop wordt Stop en Rijd. De plekken worden slim verdeeld over de binnenstad en krijgen een eigen symbool. De verkenning in deze Bereikbaarheidsagenda als uitgangspunt te nemen.	Het voorstel is begrijpelijk en speelt in op een duidelijke behoefte van ondernemers in de binnenstad. Tegelijkertijd erkennen we de aandachtspunten bij dit principe. Het behouden van straatparkeren leidt namelijk tot extra verkeersbewegingen in de binnenstad en brengt handavingsuitdagingen met zich mee. Na uitvoering van de voorstellen uit de Bereikbaarheidsagenda en de projecten in deze Uitvoeringsagenda Stadshart blijven er voldoende betaalde parkeerplaatsen beschikbaar in de binnenstad. De realisatie van Stop & Rijd-plekken nemen we daarom mee in de lopende herinrichtingsprojecten. Een volledige uitrol komt wat ons betreft pas aan de orde wanneer alle betaalde parkeerplaatsen verdwijnen of worden omgezet naar vergunninghoudersparkeren.
47	Het aanbod aan gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad met de uitvoering van projecten te vergroten. De verkenning in deze Bereikbaarheidsagenda als uitgangspunt te nemen.	We nemen de uitwerking in de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad als uitgangspunt in de projecten. Daar waar mogelijk onderzoeken of we nóg meer mindervalidenparkeerplaatsen in kunnen passen.
48	Een rondgang te maken met Toegankelijk Zwolle om de omissies in de uitvoering van gehandicaptenparkeerplaatsen op korte termijn op te lossen.	We hebben zeer regelmatig contact en kennisuitwisseling met Toegankelijk Zwolle. We nemen dit voorstel mee in onze contacten.
49	Een bewegwijzeringsplan op te stellen gericht op bezoekers van de binnenstad. De bewegwijzering van de looproutes tussen parkeeraccommodaties en (toeristische) bestemmingen in de binnenstad te laten aanduiden.	Een goede bewegwijzering is inderdaad noodzakelijk voor de vindbaarheid van de mobiliteitshubs en de voorzieningen in de binnenstad. We hebben in een vrij recent verleden de bewegwijzering al geactualiseerd. Dit advies vraagt dan om verder onderzoek en uitwerking. Op dit moment hebben we nog geen capaciteit/financiën voorzien voor het uitwerken en aanpassen van de bewegwijzering. We gaan onderzoeken of en hoe we dit kunnen gaan organiseren.
50	Op reguliere basis in gesprek te blijven met het Platform over de ontwikkeling van de parkeerbalans in het Stadshart.	We willen graag het Platform een rol geven als sparringpartner in het Stadshart. Om de bereikbaarheid en de parkeerbalans van de binnenstad te waarborgen. Over de rol, de positie en het mandaat van het Platform in een nieuwe rol gaan we graag met elkaar in gesprek.

51	Onderzoeken welk percentage tussen 50-65% van de bewoners binnen 250 meter van hun huis kan parkeren en de overige bewoners binnen 450 meter.	De resultaten van dit onderzoek zijn als aparte memo bijgevoegd aan de besluitstukken rondom de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad
----	---	--

Logistiek

52	Strikter te handhaven op het naleven van de venstertijden door bestel- en vrachtverkeer. Het beleid omtrent het verlenen van ontheffingen voor het venstertijdengebied te vernieuwen en indien nodig aan te scherpen. Daarbij oog hebbend voor de logistiek rondom evenementen en culturele instellingen.	Dit vraagt om een herziening van bestaand beleid en extra inzet van handhaving. We hebben hier aandacht voor in de prioritering van onze handhavingsmiddelen. Tegelijkertijd moeten we reëel zijn, andere prioritering heeft gevolgen voor andere aandachtsgebieden en/of de noodzaak tot het organiseren van extra capaciteit. Daarvoor hebben we op dit moment helaas niet voldoende financiën.
53	De venstertijden voor laden en lossen op zaterdag te verkorten naar 6:00 tot 10:00 uur.	We herkennen de conflicten die laden/lossen aan het einde van de zaterdagochtend met zich meebrengt. Tegelijkertijd realiseren we ons ook dat met de invoering van de zero-emissie stadslogistiek de omstandigheden voor veel bedrijven/ondernemers veranderen. We willen dit voorstel overnemen, maar stellen voor om uitvoering op te pakken nadat zicht is op de effecten van de invoering van zero-emissie stadslogistiek.
54	Nabij de entrees van de binnenstad en/of gekoppeld aan de mobiliteitshubs pakketbezorging te clusteren.	De mobiliteitshubs zijn uitstekende gecentraliseerde locaties waar dit soort functies een plek moeten krijgen. We nemen dit mee in de uitwerking van de mobiliteitshubs in het Stadshart.
55	De venstertijdengebieden niet te uit te breiden alvorens de effecten van de invoering van de zero-emissiezone ervaren zijn. Over de effecten van de invoering van de zero-emissiezone in gesprek te gaan met het Platform om ervaringen te delen.	We nemen dit advies over en gaan met het Platform in zijn nieuwe rol in gesprek over de ervaringen van de invoering van de zero-emissie stadslogistiek.
56	Vanuit het zero-emissie project onderzoek te doen naar strategische plekken om elektrische logistieke voertuigen te kunnen laden.	Het realiseren van strategische laadplekken is onderdeel van ons huidige beleid bij de invoering van de zero-emissiezone. We hebben daarin een faciliterende rol. Wij sluiten aan op de behoefte van ondernemers in de binnenstad en de leveranciers. In het leerjaar 2025 bekijken we samen met ondernemers waar behoefte is en welke oplossing hier het beste bij past. Er zijn verschillende plekken in het Stadshart waar overslag mogelijk is en strategische laadplekken mogelijk gewenst zijn.
57	Onderzoek te doen naar de mogelijkheden om het aantal vuilnisophaalwagens en –diensten te verminderen, bijvoorbeeld door verzamellocaties te clusteren of op alternatieve wijze in te richten.	Een terecht punt, waar we als gemeente ook al op sturen. In alle herinrichtingsprojecten nemen we de locatie en routing van/naar de vuilniscontainers mee. Dit vraagt wel om aanpassing van de afspraken met onder andere de vuilophaaldiensten en is daarom niet meteen in één keer uit te voeren.

Projecten

58	Een vervolg te geven aan het Platform en het Platform een rol te geven als vaste gesprekspartner van de gemeente bij de uitvoering van de projecten van Ons Stadshart van Morgen.	We willen graag het Platform een rol geven als sparringpartner in het Stadshart. Om de bereikbaarheid en de parkeerbalans van de binnenstad te waarborgen. Over de rol, de positie en het mandaat van het Platform in een nieuwe rol gaan we graag met elkaar in gesprek.
59	Te investeren in het verbeteren van de communicatie rond het ontwikkelprogramma, uitvoeringsprogramma en de projecten.	We nemen dit advies graag mee in onze communicatieaanpak rondom het Stadshart.
60	Voor ieder van de projecten de opgave te stellen dat inzicht gegeven moet worden in 'het alternatief op orde'.	Een goede communicatie en nadenken over de gevolgen van een project in het Stadhart is noodzakelijk. We maken daarom bij besluitvorming/aanvang van elk project al inzichtelijk wat de gevolgen zijn. Voor bijvoorbeeld voetgangers, fietsers, parkeren en logistiek. Op die manier bepalen we of het alternatief op orde is en of we aan de slag kunnen.
61	Op korte termijn voortgang te geven aan de projecten Ossenmarkt/Voorstraat, Koestraat, Nieuwstraat en Goudsteeg. Daarbij het inzicht op het alternatief te verkrijgen en dit te delen met belanghebbenden.	Na de besluitvorming over de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad en de bijbehorende documenten zijn de benodigde randvoorwaarden gecreëerd om deze projecten te starten. We zullen hierover uiteraard communiceren binnen de verschillende projecten.
62	De communicatie rondom het ontwikkelprogramma, de uitvoeringsagenda en de projecten wordt verbeterd. Gericht op het bieden van duidelijkheid en rust aan gebruikers.	We nemen dit advies graag mee in onze communicatieaanpak rondom het Stadshart.
63	Meer aandacht te schenken aan het vermarkten van het ontwikkelprogramma en alles wat daarbij hoort. Zo kenbaar te maken dat Zwolle een prachtige stad is die nog mooier wordt.	Dit is een gezamenlijke opgave. We nemen dit advies graag mee in onze communicatieaanpak rondom het Stadshart maar gaan ook graag met de verschillende organisaties in gesprek hoe zij hun steentje hier aan kunnen bijdragen.