**Mobiliteitsbeleid voor een groeiende, leefbare en groene stad**

**Verslag van een thema-avond op 23 oktober 2024, georganiseerd door GroenLinks Zwolle**

Dirk Stemerding (bestuurslid GroenLinks Zwolle)

Theo Peenstra (raadslid Groenlinks Zwolle)

In de afdeling GroenLinks Zwolle zijn wij dit jaar begonnen met de organisatie van een serie thema-avonden. Doel van deze avonden is om inhoudelijk van gedachten te wisselen met onze eigen leden en belangstellenden over actuele politieke thema’s en belangrijke uitdagingen voor de toekomst van de stad. Een eerste avond vond plaats in februari over het demonstratierecht, gevolgd door een avond in april over vergroening van de stad. Op 23 oktober volgde een derde thema-avond over het mobiliteitsbeleid in Zwolle. Daarvan doen wij hieronder verslag.

**Mobiliteitsbeleid in Zwolle**

Hoe kunnen we in Zwolle met mobiliteitsbeleid bijdragen aan een stad die leefbaar, groen, gezond en bereikbaar is? En hoe kunnen we daarbij in de stad en de Zwolse regio verschillende verkeerstromen van voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto’s zo goed mogelijk op elkaar afstemmen? De ambities van de gemeente op het gebied van mobiliteit zijn hoog, er is al van alles gaande en er staat nog veel te gebeuren. Voor de periode 2020-2030 heeft het stadsbestuur een mobiliteitsvisie opgesteld, waarin wandelen en fietsen worden gestimuleerd als actieve vormen van verplaatsing en wordt gestreefd naar meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer ten opzichte van de auto. Het huidige coalitieakkoord noemt hierbij als bijzondere aandachtspunten een transitie naar schonere en actieve vormen van mobiliteit en een autoluwe binnenstad. Duurzame mobiliteit voor een gezonde stad is ook een van de kernpunten in ons eigen verkiezingsprogramma.

Doel van onze thema-avond was om dit alles te bezien door de bril van inwoners, als bijdrage aan de politieke meningsvorming binnen onze afdeling en raadsfractie. We richtten ons daarbij op inwoners uit de Zwolse regio, de wijken en het stadshart, waaronder uiteraard onze eigen leden. De avond werd bezocht door zo’n twintig mensen, waaronder diverse betrokkenen bij wijkinitiatieven in de stad en vier leden van onze raadsfractie.

**Opzet van de avond**

Inleider van deze avond was Benni Leemhuis, GroenLinks raadslid in Groningen, waar op het gebied van mobiliteit in de loop der jaren al veel ingrijpende stappen zijn gezet: met prioriteit voor fietsen en lopen, autoluwe openbare ruimte, daarop afgestemd parkeerbeleid en frequent en betrouwbaar openbaar vervoer. Dit heeft geleid tot een merkbare verbetering van de leefbaarheid in de stad. Leemhuis benadrukte dat het niet alleen om infrastructuur gaat, maar ook om het creëren van een cultuuromslag waarbij duurzaam vervoer de norm wordt. Zijn inspirerende presentatie zette de toon voor de avond en moedigde de aanwezigen aan om na te denken over de mogelijkheden voor Zwolle.

De ervaringen die in Groningen zijn opgedaan met visievorming en uitvoering op het gebied van mobiliteitsbeleid kunnen worden samengevat in een aantal lessen (zie kader op volgende pagina). Deze lessen hebben we gebruikt als uitgangspunt voor tafelgesprekken die plaats vonden na de presentatie van Benni Leemhuis. De tafelgesprekken boden de deelnemers aan onze thema-avond gelegenheid om hun ervaringen, wensen en dromen op het gebied van mobiliteit met elkaar te delen, gevolgd door een gezamenlijke afsluiting. De uitkomsten van deze tafelgesprekken dienen als input en inspiratie voor onze eigen fractie bij besluitvorming in de raad over de uitvoering van het voorgenomen mobiliteitsbeleid.

**Belangrijke lessen voor mobiliteitsbeleid**

Benni Leemhuis, raadslid GroenLinks Groningen

1. *Maak ambitieuze plannen* vanuit een lange termijn perspectief en leg die op een heldere en aansprekende manier uit.
2. *Accepteer weerstand* als onderdeel van het proces, beantwoordt zorgen en pas plannen zo nodig aan. Maar houdt vast aan de ingezette koers en toon politieke lef bij de uitvoering daarvan.
3. *Experimenteer*, zodat inwoners kennis kunnen maken met wat er mogelijk en nodig is. Toon ook daarin lef, maar draag duidelijk uit dat het ook nog (heel) anders kan.
4. *Gebruik bekende voorbeelden* uit eerder gevoerd mobiliteitsbeleid. Laat zien dat ingrijpende veranderingen met soms de nodige weerstand en kritiek, uiteindelijk in het hart zijn gesloten.
5. *Wees alert op misleidende beeldvorming* in de publieke discussie en blijf het algemeen belang en de samenhang van de plannen uitleggen.

**Tafelgesprekken**

Belangrijk thema in de tafelgesprekken was de *visievorming* op het gebied van mobiliteit nu en in de toekomst, zoals bepleit in de eerste van bovengenoemde lessen.

*Brede welvaart als uitgangspunt voor mobiliteitsbeleid en daarbij denken op wijkniveau*

* Het moet volgens de deelnemers gaan om een visie die meer omvat dan mobiliteit alleen. Mobiliteit raakt op allerlei manieren aan de inrichting van de fysieke leefomgeving. Brede welvaart werd daarbij genoemd als belangrijk uitgangspunt dat het denken over mobiliteit verbindt met het denken over wonen, verblijven, groen en klimaatadaptatie in de stad.
* Deze op samenhang gerichte manier van denken moet zich in de eerste plaats richten op mobiliteit in de wijk. Als we lopen en fietsen voorrang willen geven in het mobiliteitsbeleid dan is het belangrijk om publieke voorzieningen – winkels, horeca, bibliotheek, sport – zoveel mogelijk op wijkniveau te organiseren, op zodanige manier dat deze lopend en fietsend gemakkelijk te bereiken zijn. Dat vraagt om voldoende dichtheid van bebouwing in de wijk om deze voorzieningen rendabel te maken.
* Voorzieningen in de wijk kunnen ook ten goede komen aan de sociale leefomgeving als uitnodiging tot ontmoeting en verblijf. De openbare ruimte bij (clusters van) voorzieningen moet dan niet in de eerste plaats als parkeerplaats worden ingericht, maar als plein dat volop ruimte biedt voor voetgangers, fietsers, groen en ontspanning. Als in het mobiliteitsbeleid deze integrale vorm van stadsontwikkeling actief wordt gefaciliteerd hoeft de groei van automobiliteit niet langer een onvermijdelijk gegeven te zijn.
* Een integraal mobiliteitsbeleid vraagt ook om een verkeerscirculatieplan voor elke wijk, met een goede doordenking van de afstemming tussen diverse verkeersstromen op wijkniveau. De auto zal zich daarbij in alle delen van de wijk moeten voegen in het langzame verkeer van voetgangers en fietsers, in combinatie met gerichte en gescheiden vormen van doorstroming tussen wijken en voor het in- en uitgaande stadsverkeer.
* Als fietsstad heeft Zwolle zich al heel mooi ontwikkeld, maar het kan nog beter. Als wensen werden genoemd: bredere fietspaden en -stroken, ook op de singels rondom het stadshart; een groene golf voor fietsers op de Zwartewaterallee met fietspaden die volledig zijn ingericht voor tweerichtingsverkeer; maximumsnelheid op fietspaden in het centrum van de stad.

*Mobiliteitsbeleid voor Zwolle als groeiend, verbindend en aantrekkelijk centrum*

* Visievorming op het gebied van mobiliteitsbeleid moet zich volgens de deelnemers ook richten op Zwolle als centrum dat verschillende delen van het land verbindt, met een toenemend aantal inwoners die in Zwolle (willen) wonen en elders (in de randstad) werken. Dat vraagt om een passende infrastructuur waarin diverse vormen van mobiliteit naast elkaar bestaan en (naadloos) op elkaar aansluiten. De in het gemeentelijk beleid voorziene hubs werden daarbij gezien als essentiële schakels in de verbinding van (snelle) regionale en (langzame) stedelijke mobiliteit.
* De binnenstad van Zwolle kan zo uitgroeien tot een aantrekkelijke stadskern die voetgangers alle ruimte biedt, met daarnaast plaats voor fietsers en ander langzaam (emissievrij) verkeer. Mobiliteits- en parkeerbeleid moeten hierbij faciliterend zijn voor de stad als winkel- en woongebied, cultureel en toeristisch centrum en als openbare plek voor verblijf en ontmoeting. Ook hier is het belangrijk om ruimte te maken voor groen en ontspanning (niet alleen in de vorm van terrassen!).

Een thema dat aan tafel ook de nodige aandacht kreeg is de *rol van inwoners* bij de visievorming en vormgeving van het mobiliteitsbeleid, in het bijzonder met het oog op de tweede en derde van bovengenoemde lessen.

*Inwoners meer actief aanspreken en ruimte bieden voor eigen initiatief*

* Er is uiteraard een belangrijke rol voor de politiek in de visievorming op het gebied van mobiliteit, maar inwoners zouden volgens de deelnemers door de politiek meer met verve aangesproken moeten worden met een (integrale) toekomstvisie. Inwoners kunnen zo worden uitgenodigd om zich een groter plaatje als gewenste toekomst voor te stellen, met meer mogelijkheden ook voor eigen inbreng en initiatief. Het meedenken van inwoners lijkt nu vooral in de fase van uitvoering gestalte te krijgen, op buurt- en straatniveau.
* In de gesprekken hierover kwamen onder andere de ervaringen aan de orde met de ontwikkeling van het Sallandweide project in Assendorp. Hier hebben inwoners zelf juist het voortouw genomen, met ondersteuning van de gemeente. Inwoners voelden zich hierbij gestimuleerd en uitgedaagd om nieuwe mogelijkheden voor de buurt te onderzoeken en omarmen, waarbij aanvankelijke weerstand bij sommige inwoners uiteindelijk plaats maakte voor het gezamenlijk ontwikkelde eigen initiatief. Deze ervaringen laten zich ook vertalen naar het mobiliteitsbeleid. Geef inwoners zelf bijvoorbeeld gemeenschappelijke ruimte en verantwoordelijkheid om in de eigen buurt parkeerdruk verlagende initiatieven te ontwikkelen (o.a. met inzet van deelauto’s) en faciliteer deze initiatieven vervolgens. Zo maak je beleid dat inwoners niet iets ‘afpakt’, maar stimuleert om gezamenlijk en creatief te zoeken naar nieuwe mogelijkheden.

*Schep in het mobiliteitsbeleid ook ruimte voor organische groei en experiment*

* Streef er naar om in het beleid niet alles tot in detail uit te tekenen. Schep ruimte voor organische groei en grijp in samenspraak met inwoners kansen wanneer die zich voordoen, bijvoorbeeld door parkeervergunningen waar inwoners afstand van doen niet meer opnieuw uit te geven. Deelnemers noemden hierbij ook experimenten als manier om inwoners op een uitnodigende manier, met nieuwe mogelijkheden en perspectieven, te betrekken in het mobiliteitsbeleid. Als voorbeeld werd een pilot genoemd in Utrecht: [Utrecht start pilot ‘Parkeer eens wat anders’ - Stadszaken.nl](https://stadszaken.nl/artikel/6562/utrecht-start-pilot-parkeer-eens-wat-anders).
* Ook financiële prikkels kunnen worden ingezet als instrument bij de vormgeving van het mobiliteitsbeleid. Bijvoorbeeld door parkeervergunningen duurder te maken, in combinatie met parkeerhubs die vrij of tegen minder kosten te gebruiken zijn. En waarom, zo vroegen deelnemers zich af, gemeentelijke belasting niet veel meer baseren op autobezit in plaats van woningbezit?

*Tot slot: zorg voor inclusiviteit in het mobiliteitsbeleid*

Mobiliteit moet voor iedereen beschikbaar en toegankelijk zijn. Op de aankondiging van onze thema-avond kregen we aantal reacties van inwoners met fysieke beperkingen. Zij wierpen de vraag op in hoeverre in het mobiliteitsbeleid rekening wordt gehouden met mensen met een fysieke beperking die afhankelijk zijn van een auto en/of openbaar vervoer. Hoe staat het voor deze inwoners met de bereikbaarheid van winkels en voorzieningen, de beschikbaarheid van gehandicaptenparkeerplaatsen en ook van bereikbare openbare toiletten? De betrokkenen konden niet bij de thema-avond aanwezig zijn en het onderwerp is op de avond zelf ook niet verder ter sprake gekomen. Het verdient uiteraard wel aandacht in het mobiliteitsbeleid en GroenLinks wil zich daar dan ook graag voor inzetten.