

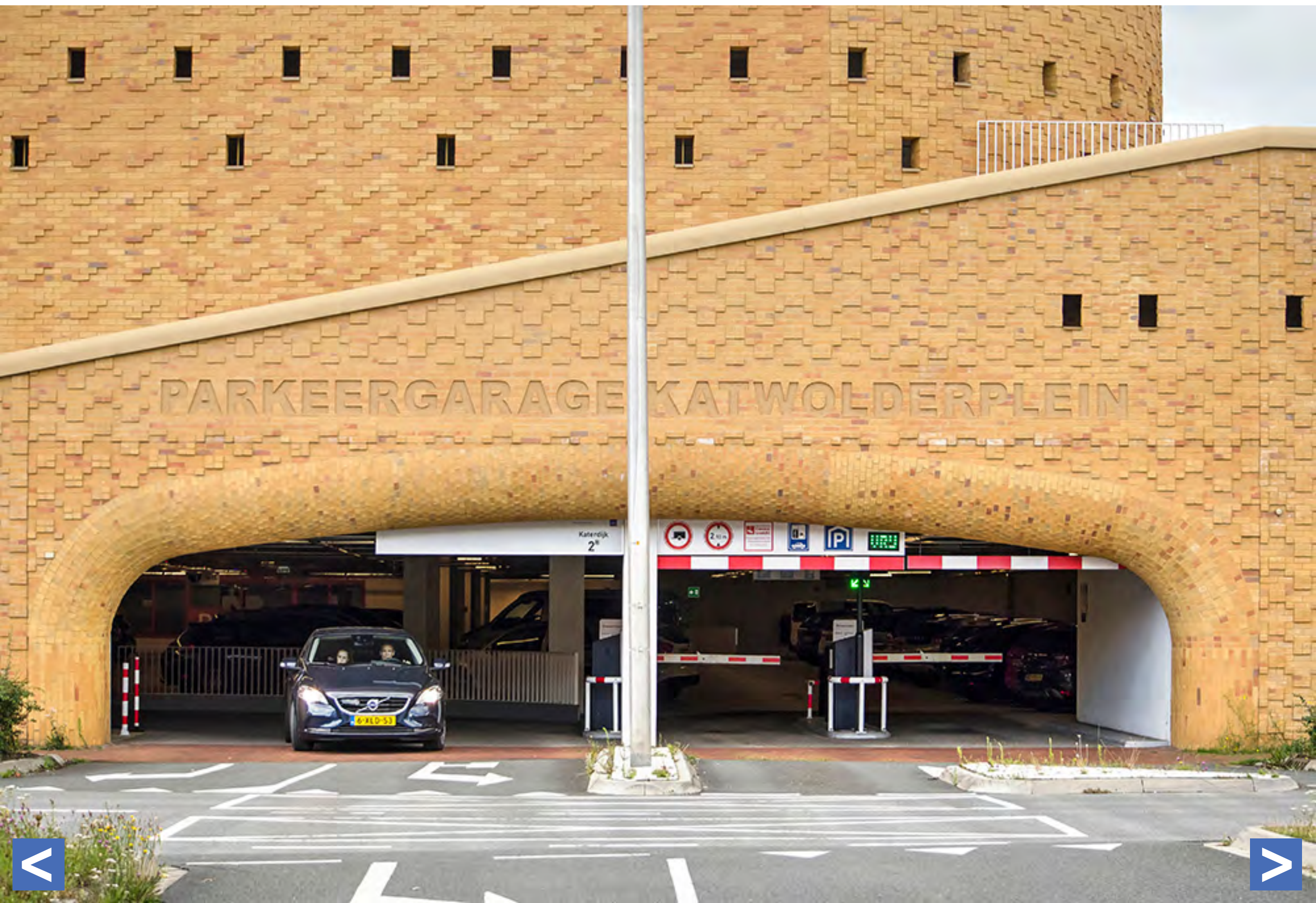


Nota parkeren

Inhoud

1. Inleiding	4	6. Wat we nog meer gaan doen	28
1.1 Waarom deze Nota parkeren	5	6.1 Digitalisering van parkeren	28
1.2 Scope	6	6.2 Handhaving	28
1.3 Vastgesteld beleid	6	6.3 Parkeerapparatuur	28
2. De Parkeerstrategie 2040	8	6.4 Laadcapaciteit op orde	29
2.1 De uitgangspunten van parkeren in Zwolle	8	6.5 Opheffen parkeerplaatsen	30
2.2 Stapsgewijs maatregelen invoeren	9	6.6 Juridische regelingen en verordeningen	31
2.3 De zes zones van Zwolle	10	6.7 Financiën	31
3. Afspraken voor betaald parkeren en parkeervergunningen	12	6.8 Monitoring	31
3.1 Parkeerafspraken per zone	12	Bijlagen	32
3.2 Tarieven per zone en per product	15	1. Parkeerafspraken per zone	32
4. Aanpassen en invoeren betaald parkeren en parkeervergunningen	18	2. Kaart met de huidige parkeeraccommodaties in de nieuwe parkeerzones (januari 2025)	33
4.1 Spoor 1: (bouw)ontwikkelingen	18	3. Tarieventabellen parkeerproducten 2026 en 2028	34
4.2 Spoor 2: toenemende parkeerdruk en meldingen	18	4. Benchmark diverse tarieven	38
4.3 Invoeren en communicatie	19	5. Benchmark bezoekersparkeren	39
4.4 Fasering	21		
5. Parkeerproducten, nu en in de toekomst	23		
5.1 Soorten vergunningen en abonnementen	23		
5.2 Adressen die niet in aanmerking komen voor een vergunning of abonnement	26		
5.3 De POET-lijst	27		
5.4 Zo werkt het aanvragen	27		





1. Inleiding

Zwolle is een bruisende en gastvrije stad waar iedereen welkom is. We zijn trots op onze groei en de dynamiek die dit met zich meebrengt. Deze groei biedt veel kansen en stelt ons ook voor nieuwe uitdagingen. Wat Zwollenaren waarderen aan de stad is de combinatie tussen de stedelijkheid en de groene leefomgeving. Daar willen we blijvend in investeren, om Zwolle een stad te laten blijven voor iedereen.

In de afgelopen zestig jaar is het aantal inwoners van Zwolle verdubbeld en zijn er maar liefst twintig keer zoveel auto's bijgekomen. De komende jaren komen er duizenden woningen in Zwolle bij. Hiervoor is ruimte nodig. Voor de woningen én voor voldoende buitenruimte. Dit betekent dat we op een andere manier kijken naar de beschikbare ruimte binnen de stad, ook voor het parkeren van auto's. We willen dat Zwolle leefbaar, toegankelijk, veilig, gastvrij én bereikbaar blijft. Dat vraagt om een andere manier van bewegen, met meer aandacht voor lopen en fietsen.



Foto: J.P. de Koning

De uitgangspunten van deze andere kijk op mobiliteit in Zwolle hebben we uitgewerkt in de 'Parkeerstrategie 2040'. Deze strategie is ruim een jaar geleden vastgesteld. In deze nota vertalen we de parkeerstrategie in concrete maatregelen voor het parkeren van auto's in Zwolle. Hiermee zorgen we ervoor dat het makkelijker is voor bewoners om een

parkeerplaats in de buurt te vinden. Onder andere omdat het aantal geparkeerde auto's van bezoekers aan de stad en forenzen in de buurten afneemt. Zij kunnen vooral parkeren in de bestaande en nieuwe parkeeraccommodaties, zoals mobiliteitshubs. Dat betekent ook minder zoekverkeer naar gratis parkeerplekken, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Zo zorgen we voor parkeerplek voor bewoners en hun bezoek en maken we tegelijkertijd meer ruimte voor een aantrekkelijkere en groenere omgeving.

Kortom, onze stad is in beweging en wij bewegen mee. Samen zorgen we ervoor dat Zwolle een stad blijft waar iedereen zich thuis voelt, nu en in de toekomst.

1.1 Waarom deze Nota parkeren

De Nota parkeren bouwt voort op beleidskeuzes die zijn vastgesteld in de Parkeerstrategie 2040. De Nota omschrijft concrete maatregelen voor het parkeren van auto's om onze doelen te bereiken op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. We



beantwoorden vragen zoals: hoe gaan we dit aanpakken in Zwolle? Hoe zorgen we ervoor dat bewoners, bedrijven en bezoekers weten hoe en waar ze kunnen parkeren? Welke afspraken horen hierbij? Wat is ervoor nodig? Welke (digitale) middelen zetten we in? Wat is de fasering? En hoe betrekken we de omgeving hierbij?

1.2 Scope

Deze Nota gaat uitsluitend over autoparkeren¹. Ook andere voertuigen worden geparkeerd in de openbare ruimte, zoals fietsen en deelvoertuigen. De onderwerpen fietsparkeren en deelmobiliteit vragen om een eigen aanpak en werken we in 2025 separaat uit.

1.3 Vastgesteld beleid

De Nota parkeren staat niet op zichzelf. Deze Nota bouwt voort op vastgesteld beleid. De belangrijkste beleidsdocumenten zijn:

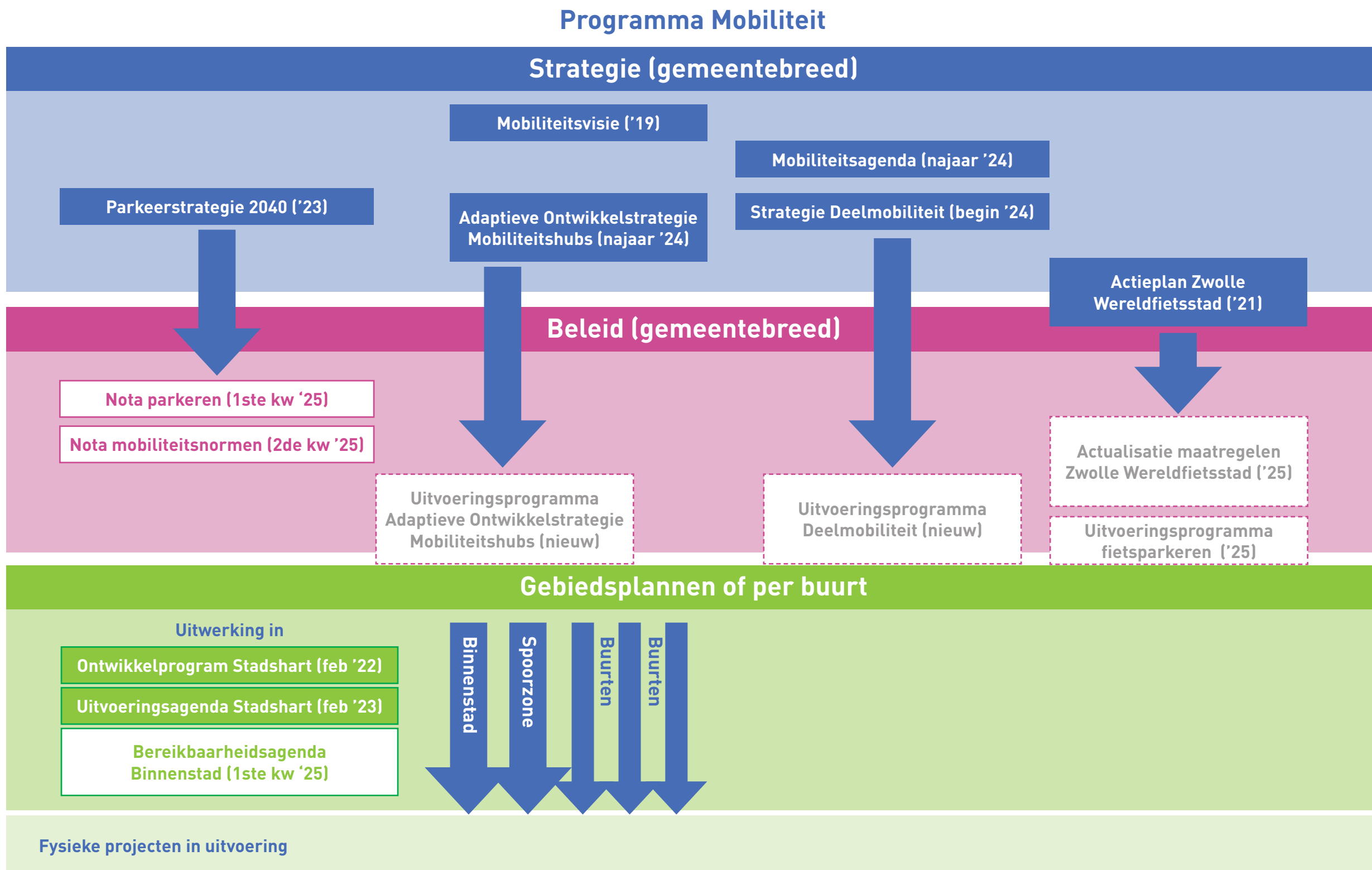
- **Omgevingsvisie (vastgesteld in 2021)**
- **Mobiliteitsvisie (vastgesteld in 2019)**
- **Parkeerstrategie 2040 (vastgesteld in 2023)**
- **Strategie Deelmobiliteit (vastgesteld in 2024)**
- **Adaptieve Ontwikkelstrategie Mobiliteitshubs (AOS) (vastgesteld in 2024)**
- **Ontwikkelprogramma en Uitvoeringsagenda Ons Stadshart van Morgen (vastgesteld in 2022 en 2023).**

Onderstaande afbeelding geeft de samenhang van de Nota parkeren weer met andere relevante gemeentelijke documenten. Sommige zijn al vastgesteld, sommige zijn in de maak en andere stellen we in 2025 op. Ook geeft de afbeelding weer om wat voor document het gaat: een stadsbrede strategie of beleidsdocument of een uitwerking op gebieds- of buurniveau.

De gemeente wil een beter parkeersysteem maken voor de toekomst. Dit doen we door een mix van beleidsmaatregelen, verbeteringen aan de wegen en innovatieve ideeën. Zo zorgen we voor meer ruimte en voor een hogere kwaliteit voor iedereen die de openbare ruimte gebruikt.

¹ Hieronder vallen ook andere motorvoertuigen, zoals motoren, busjes etc.





Afbeelding 1: Overzicht van de verschillende vastgestelde visies/strategieën en nota's/agenda's die in ontwikkeling zijn.

2. De Parkeerstrategie 2040

In de vastgestelde Parkeerstrategie 2040 schetsen we kaders en uitgangspunten om de schaarse openbare ruimte beter in te zetten voor onze woningbouw-, klimaat- en vergroeningsopgaven. Om deze opgaven te realiseren, moeten we anders kijken naar de ruimte die stilstaande voertuigen in beslag nemen. Hoe, dat beschrijft deze Nota.

2.1 De uitgangspunten van parkeren in Zwolle

De uitgangspunten zijn vastgelegd in de Parkeerstrategie 2040:

- **Zwolle is van ons allemaal.** Dit betekent dat de openbare ruimte in eerste instantie ook echt openbaar is. Dat wil zeggen: ruimte voor spelende kinderen, voetgangers, fietsers, automobilisten, andere vervoersvormen en mensen die minder mobiel zijn. Boodschappen uitladen, iemand thuisbrengen, laden en lossen: het blijft allemaal mogelijk. Parkeren voor de deur wordt minder vanzelfsprekend, maar wel in de buurt.
- **Groen waar het kan.** Een groene omgeving verbindt en draagt bij aan 'buitengeluk'. Bovendien is het nodig om hittestress tegen te gaan en hevige regenval

op te vangen. Ook draagt meer groen bij aan een aangenamere openbare ruimte. Daarom creëren we een betere balans tussen parkeerplekken en groen.

- **We gaan voor een helder beleid met ruimte voor specifieke behoeften.** Er is voorheen veel maatwerk toegepast, bijvoorbeeld op het gebied van betaaltijden, vergunningen en sectorgrenzen. We kiezen nu voor een eenduidige strategie, maar blijven rekening houden met doelgroepen zoals bewoners, ondernemers, bezoekers en mensen die minder mobiel zijn. Daarnaast kijken we per deelgebied wat de mogelijkheden zijn en stemmen onze keuzes daarop af. Daarbij kijken we ook naar de juiste balans in het geheel. Kiezen we bijvoorbeeld voor minder parkeerplekken in een gebied? Dan zorgen we dat ergens anders in de omgeving plekken terugkomen waar de auto goed en veilig geparkeerd kan worden.
- **Focus op voetgangers en fietsers.** Zwolle kiest voor het STOMP-principe bij het opnieuw inrichten van de openbare ruimte. Dat betekent eerst **s**tappen (lopen), dan **t**rappen (fietsen), dan **ov**, dan **m**obility as a service (zoals deelauto's en -fietsen) en dan de privéauto.



Vanuit deze volgorde stimuleren we ook het gebruik van vervoersvormen.

- **Met parkeeropbrengsten versterken we de stad.** Met de opbrengsten uit parkeergeld bekostigen we het beheer en onderhoud van het auto- en het fietsparkeren. Zo draagt dit bij aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en gastvrijheid van de stad.

2.2 Stapsgewijs maatregelen invoeren

De Parkeerstrategie 2040 benoemt zes maatregelen voor autoparkeren. Deze maatregelen voeren we stapsgewijs in en we nemen hiervoor ruim de tijd.

- **Uitbreiding van betaald parkeren en parkeervergunningen.** Onze stad groeit en daarom gaan we zorgvuldig om met de beschikbare openbare ruimte.

Om de schaarse parkeerruimte goed te kunnen verdelen, is het nodig om het gebied met betaald parkeren en parkeervergunningen aan te passen (bestaand) en uit te breiden (nieuw). Dit doen we geleidelijk, we werken van binnen naar buiten. Dit werken we verder uit in hoofdstuk 4.

- **Verschillende parkeertarieven.** We willen de openbare ruimte beter benutten voor groen, spelen en ontmoetingsplekken. Daarvoor doen we investeringen in nieuwe fietsparkeerplaatsen en mobiliteitshubs. Deze bekostigen we deels uit parkeertarieven, die we stapsgewijs kunnen verhogen. Daarnaast hanteren we verschillende tarieven: parkeren in een hub wordt goedkoper dan parkeren op straat. Hiermee stimuleren we het gebruik van mobiliteitshubs. Parkeren verder van het centrum is goedkoper dan parkeren in het centrum.
- **Beperkte uitgifte van parkeervergunningen.** We zijn terughoudend bij het verlenen van een bedrijvenvergunning, een bezoekersvergunning en een vergunning voor een tweede of derde auto. Dit geldt met name voor gebieden dichtbij de historische binnenstad.
- **Bouwen volgens passende mobiliteitsnormen.** Bij de bouw van woningen, kantoren en bedrijven, beoordelen we of er voldoende ruimte is voor fietsparkeren en deelmobiliteit en kijken we naar logische voetgangersroutes. Bij beoordeling van

bouwplannen passen we het STOMP-principe toe, waarbij we de voetganger, de fietser, het openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit volledig in overweging nemen bij het bepalen van de benodigde parkeerplaatsen voor auto's (Uitwerking in Nota mobiliteitsnormen).

- **Een nieuwe aanpak voor de invoering van betaald parkeren en parkeervergunningen.** In de parkeerstrategie is heel Zwolle ingedeeld in parkeerzones. De draagvlakmeting, waarbij bewoners via een enquête voor of tegen invoering van parkeerregulering konden stemmen, is afgeschaft. Als er redenen zijn om betaald parkeren en parkeervergunningen in een buurt in te voeren, informeren we de bewoners en bedrijven over de plannen met een onderbouwde aanleiding. Ook gaan we in gesprek over de aanpassingen en inrichting van het parkeerreguleringsgebied.
- **Parkeeralternatieven in mobiliteitshubs.** Hubs zijn goed toegankelijke locaties waar mensen hun auto kunnen parkeren, zoals parkeergarages. Daarnaast zijn hubs ideaal om over te stappen naar een ander

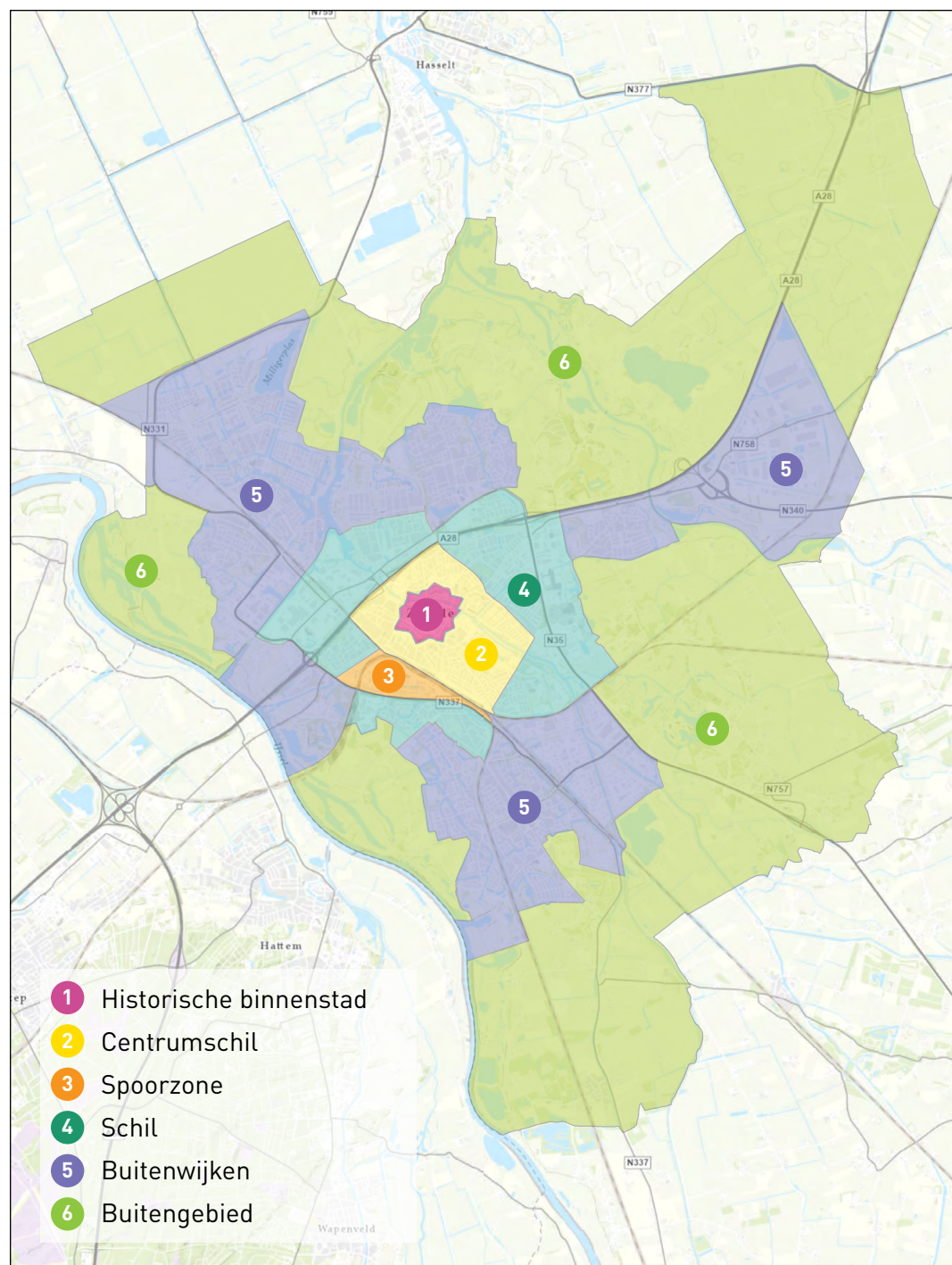
vervoermiddel, bijvoorbeeld een deelfiets. Door geparkeerde auto's bij elkaar te zetten, ontstaat er meer ruimte in de wijken. Dit is uitgewerkt in de vastgestelde Adaptieve Ontwikkelstrategie Mobiliteitshubs.

2.3 De zes zones van Zwolle

De Parkeerstrategie 2040 beschrijft de zones van Zwolle. De stad is ingedeeld in zes zones op basis van functies, kenmerken en ambities, zie onderstaande kaart. De kenmerken per gebied kunnen de komende jaren veranderen. Denk bijvoorbeeld aan de bevolkingsdichtheid door nieuwe woningen of het toevoegen van mobiliteitshubs. Over het algemeen kunnen we zeggen dat het parkeerbeleid strikter is in het historische centrum en geleidelijk soepeler richting het buitengebied.

De parkeerafspraken kunnen per zone verschillen. Dit werken we in hoofdstuk 3 uit.





Afbeelding 2: De zes zones van Zwolle.

Toelichting van de zones

Zones 1, 2 en 3 vormen het grotere centrumgebied. Hierbij ligt de nadruk op een aangenaam verblijfsgebied waar veel mensen van binnen en buiten Zwolle komen. Binnen het grotere centrumgebied maken we onderscheid tussen:

- De historische binnenstad (zone 1)
- De centrumschil (zone 2)
- De spoorzone (zone 3)

Zone 4: in deze zone rondom het centrumgebied ligt de focus op stedelijk wonen. Hier wonen en werken mensen. Er ontstaat hier druk op de openbare ruimte, omdat er binnen deze gebieden bebouwing bij komt (stedelijke verdichting).

Zone 5: hier is het milieu minder stedelijk. Dit is een rustige zone waar voornamelijk mensen wonen.

Zone 6: dit zijn gebieden met een lage bebouwingsdichtheid, veel groen en weinig verkeer. Er is op dit moment voldoende openbare ruimte beschikbaar.

3. Afspraken voor betaald parkeren en parkeervergunningen

Met de stapsgewijze uitbreiding van betaald parkeren en parkeervergunningen – parkeerregulering genoemd – en de vastgestelde indeling in zes zones, creëren we ruimte voor ontwikkelingen in de stad en ontstaan in buurten meer plekken voor groen en spelen. Zo blijven we als Zwolle gastvrij, bereikbaar en leefbaar.

Om betaald parkeren en parkeervergunningen te kunnen invoeren, zijn er parkeerafspraken nodig over bijvoorbeeld betaaldagen, -tijden, tarieven en het aantal vergunningen dat we verlenen per adres. Dit werken we in dit hoofdstuk uit.

3.1 Parkeerafspraken per zone

Binnen een zone gelden vanaf 2026 dezelfde parkeerafspraken. Per zone kunnen de parkeerafspraken verschillen. Dit heeft te maken met de verschillende kenmerken van een zone, zie ook hoofdstuk 2. Deze afspraken per zone maken het systeem hanteerbaar en (digitaal) handhaafbaar. Voor bewoners, ondernemers en bezoekers is het duidelijk waar ze kunnen parkeren en onder welke voorwaarden.

We maken hierbij onderscheid tussen parkeren op straat en in accommodaties. In bijlage 1 staan de parkeerafspraken per zone.

Op straat

Straatparkeren is mogelijk tegen betaling, met een vergunning of een combinatie daarvan of (nog) gratis. De parkeerafspraken die op straat gelden bij parkeerregulering vanaf 2026, lichten we hieronder toe.

Parkeerreguleringsvorm

We hanteren gefiscaliseerd parkeren als uitgangspunt. Dit is een combinatie van betaald parkeren en parkeervergunningen. Er zijn geen aparte parkeerplaatsen voor vergunninghouders. Alle parkeerplaatsen zijn beschikbaar als betaalde parkeerplaatsen, maar óók de parkeervergunning geldt daar. Kort parkeren is ook mogelijk met gefiscaliseerd parkeren. Dit systeem gebruiken we al langer in Zwolle. Op deze manier benutten we de parkeerplaatsen zo efficiënt mogelijk.



De uitzondering hierop is de historische binnenstad. Hier worden de bestaande betaalde parkeerplaatsen gefiscaliseerd en blijven parkeerplaatsen voor vergunninghouders tot het moment van herinrichting bestaan. Dit doen we om de plannen uit de Uitvoeringsagenda Stadshart te kunnen uitvoeren en om voldoende parkeerruimte beschikbaar te houden voor vergunninghouders. Een verdere uitwerking hiervan is terug te vinden in de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad.

Op dit moment geldt in de meeste van de gereguleerde gebieden (binnen het parkeerstelsel sectoren genoemd) al een combinatie van betaald parkeren en parkeervergunningen. Waar nu nog alleen betaald parkeren of alleen een parkeervergunning geldt, gaan we dit wijzigen. Voordat we dit wijzigen, informeren en betrekken we bewoners en bedrijven.

Het is nu in één gebied in de stad (een gedeelte van de buurt Schellerbroek) ook mogelijk om te parkeren met een parkeerschijf (blauwe zone). Hier stoppen we in

2026 mee, omdat het fraudegevoelig is. Bovendien is de handhaving intensiever en duurder.

Betaaltijden parkeren

De betaaltijden per zone hebben te maken met kantoor-, winkel- en horecatijden. De betaaltijden zijn het langst in de binnenstad, verder weg van het centrum worden deze korter. De betaaltijden van de verschillende zones zijn op elkaar afgestemd, om te voorkomen dat parkeerders uitwijken naar omliggende gebieden; dit wordt ook wel het waterbedeffect genoemd. Er is zoveel mogelijk aangesloten bij de huidige tijden, met uitzondering van donderdag. De betaaltijd wijzigt van 21.00 uur naar 20.00 uur en geldt voor zones 2, 3 en 4. Voor zone 5, met name woongebieden, geldt betaald parkeren en parkeren met vergunning van maandag tot en met vrijdag van 9.00 uur tot 17.00 uur.

Maximaal aantal vergunningen per adres en per sector

We stemmen het aantal vergunningen per adres af op het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de sector. Dit noemen we de parkeercapaciteit. Per sector bepalen we



het maximumaantal te verlenen parkeervergunningen; dit noemen we het vergunningenplafond. Dit is een percentage van de totale parkeercapaciteit. Regelmatig kijken we of het plafond nog passend is voor de sector en of er bijvoorbeeld ruimte is om parkeerplaatsen een andere bestemming te geven zoals groen of fietsparkeren. Wanneer we 90% van de te verlenen vergunningen hebben uitgegeven, verlenen we geen tweede vergunning meer. Bij het bereiken van 80% verlenen we geen derde vergunning meer. Dit doen we omdat op deze manier bewoners in ieder geval hun eerste auto kunnen parkeren. Bovendien beperken we zo het zoeken naar een beschikbare parkeerplaats in de sector.

Sectorindeling

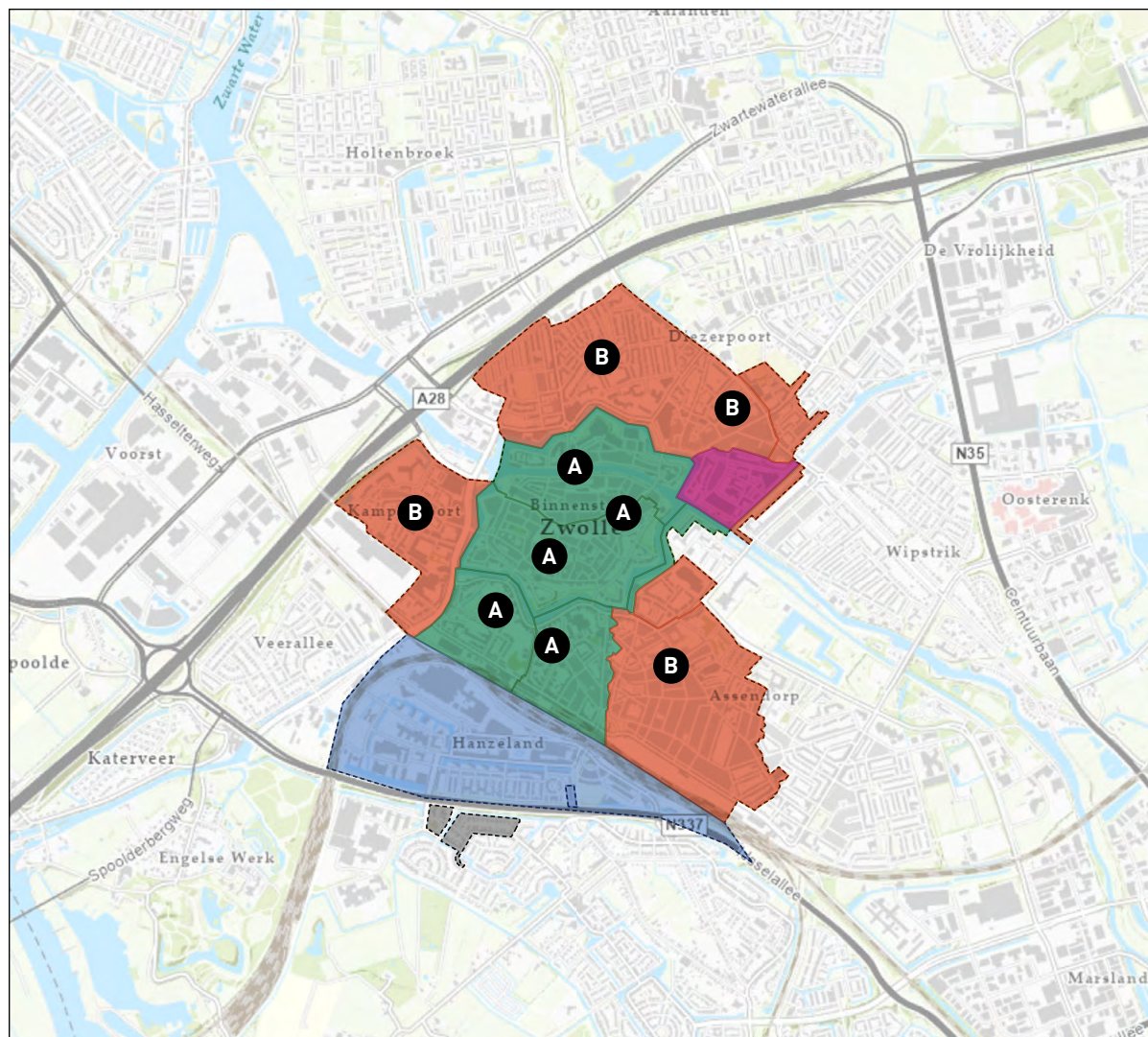
Om ervoor te zorgen dat iemand een verleende parkeervergunning alleen gebruikt in de buurt waarin hij woont of werkt, zijn de zones verder onderverdeeld in sectoren. Het vertrekpunt voor de sectoren per 2026 is gebaseerd op de officiële buurtindelingen (CBS). Dit betekent dat sommige bestaande sectoren nieuwe grenzen krijgen. Hoe en wanneer we dit doen,

staat in hoofdstuk 4. Als tijdens de uitvoeringsfase uit de buurtbijeenkomsten met bewoners en andere belanghebbenden blijkt dat het niet helemaal logisch is om de CBS-buurtindeling te hanteren, dan kijken we of aanpassing van de indeling haalbaar en passend is.

Progressief parkeertarief

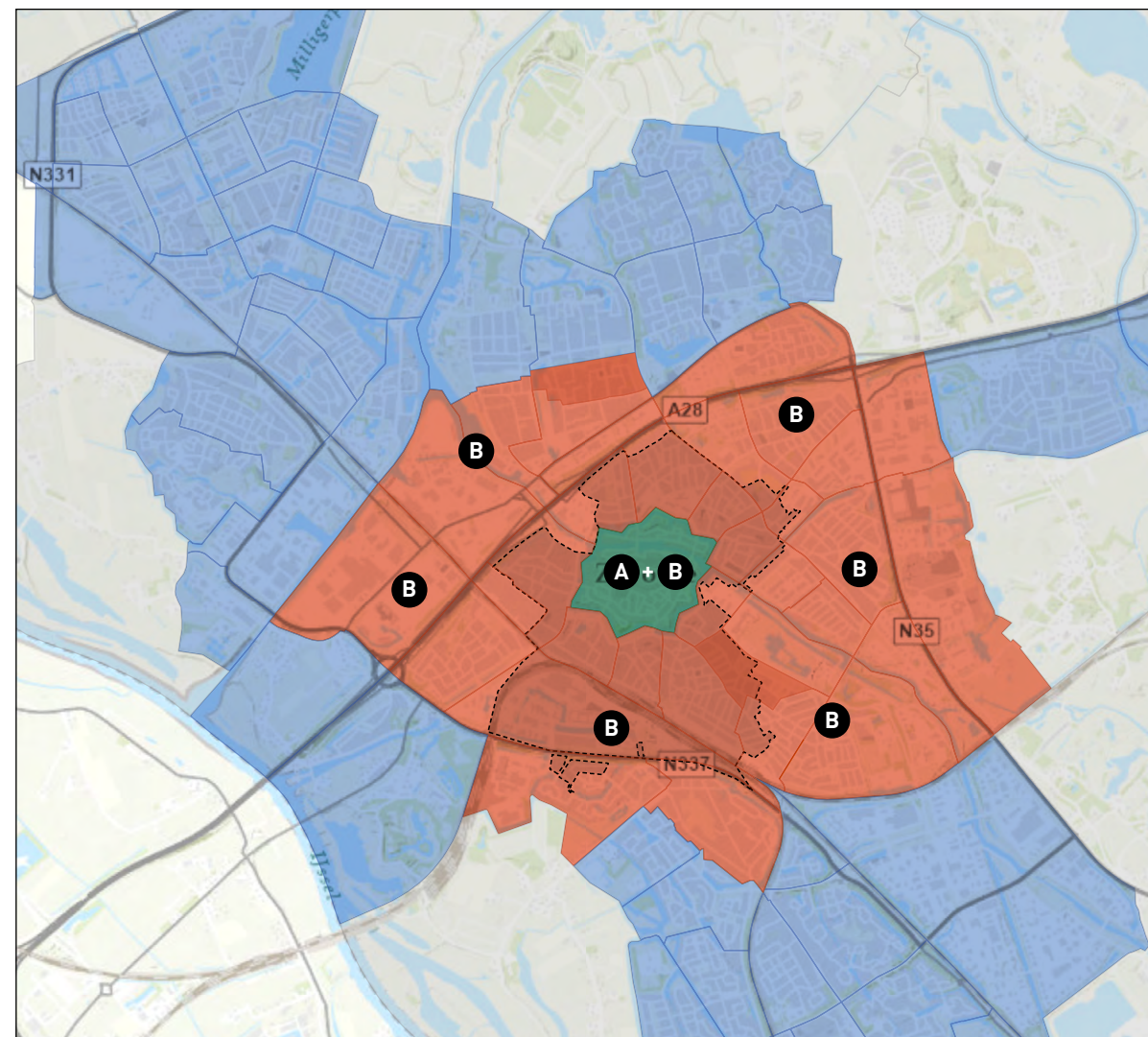
We willen dat het straatbeeld levendig blijft en dat percelen bereikbaar blijven. Daarin past niet dat auto's urenlang op straat geparkeerd staan. Daarom willen we de parkeerplaatsen op straat beschikbaar houden voor kort (betaald) parkeren. Bezoekers die lang willen parkeren, kunnen terecht in een parkeergarage of op een parkeerterrein. Voor het betaald parkeren op straat voeren we in zones 1 tot en met 3 een progressief parkeertarief in. Dit houdt in dat na één of twee uur het uurtarief verdubbelt. Het progressief parkeertarief geldt niet voor parkeren met een parkeervergunning. Op de volgende pagina (afbeelding 3 en 4) is de huidige situatie met betaaltijden en parkeerreguleringsvorm afgezet tegenover de nieuwe situatie zoals deze gefaseerd gaat gelden.





Afbeelding 3: Huidige situatie

- | | |
|--|--|
| A Vergunninghoudersparkeren |  Maandag t/m zaterdag 09.00 tot 20.00 |
| B Gefiscaliseerd parkeren | Donderdag 09.00 tot 21.00 |
|  24/7 vergunninghoudersparkeren | Uitgezonderd Rigastraat:
Maandag t/m vrijdag van 9.00 tot 17.00 |
|  Maandag t/m zaterdag 09.00 tot 20.00 |  Maandag t/m zaterdag 09.00 tot 23.00 |
| Donderdag 9.00 tot 21.00 | Zondag 13.00 tot 17.00 |
| Zondag 13.00 tot 17.00 |  Anders |
| |  Huidig gebied parkeerregulering |



Afbeelding 4: Toekomstige situatie

- | | |
|--|---|
| A Vergunninghoudersparkeren |  Maandag t/m vrijdag 09:00 tot 17:00 |
| B Gefiscaliseerd parkeren |  Nog niet bekend |
|  Maandag t/m zaterdag 09:00 tot 23:00 |  Huidig gebied parkeerregulering |
| Zondag 13:00 tot 17:00 | |
| 24/7 vergunninghoudersparkeren | |
|  Maandag t/m zaterdag 09:00 tot 20:00 | |
| Zondag 13:00 tot 17:00 | |

In de accommodaties

We zetten in op parkeren in parkeeraccommodaties. Dit zijn (gebouwde) voorzieningen met een slagboom of parkeerterreinen waar geparkeerde voertuigen geconcentreerd staan. Sommige parkeeraccommodaties zijn mobiliteitshubs. Hubs zijn goed toegankelijke locaties waar mensen hun auto kunnen parkeren. Bovendien zijn hubs ideaal om over te stappen naar een ander vervoermiddel, bijvoorbeeld een deelfiets. Door geparkeerde auto's bij elkaar te zetten, ontstaat er meer ruimte in de wijken. Ook daalt het aantal verkeersbewegingen. Dat heeft een positief effect op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. In bijlage 2 is een kaartje met de huidige parkeeraccommodaties opgenomen. Er zijn gemeentelijke en particuliere parkeeraccommodaties. In deze nota gaat het om de gemeentelijke accommodaties als we verwijzen naar accommodaties.

Maximaal aantal abonnementen

Voor de parkeeraccommodaties kunnen gebruikers een abonnement aanschaffen. We verstrekken abonnementen

aan bewoners en bedrijven die daarvoor in aanmerking komen, zie hoofdstuk 5. Bewoners gebruiken de parkeerruimte vooral 's avonds en 's nachts, terwijl bedrijven en bezoekers deze vooral overdag gebruiken. Zo benutten we de accommodaties optimaal en bieden we voor alle doelgroepen parkeerruimte. Voor een goede balans in de verhouding van abonnementsplekken en vrij beschikbare plekken, bepalen we per accommodatie hoeveel abonnementen we verstrekken.

Betaaltijden en openingstijden

De betaaltijden van de accommodaties zijn gelijk aan de betaaltijden op straat. De accommodaties zijn 24/7 geopend.

3.2 Tarieven per zone en per product

We hanteren verschillende parkeertarieven.

- Parkeren in een accommodatie wordt goedkoper dan parkeren op straat. Hiermee stimuleren we het gebruik van de accommodaties.
- Parkeren verder van het centrum is goedkoper dan parkeren in het centrum. Dit is nu ook het geval.



Dit doen we zodat mensen er meer voor gaan kiezen hun auto in een accommodatie te parkeren in plaats van op straat. Zo kan de openbare ruimte beter benut worden. In 2026 zetten we de oude parkeerzones om naar de nieuwe zones. Voor sommige gebruikers betekent dit een verlaging van de tarieven ten opzichte van 2025 en voor andere een verhoging. Vanaf 2028 verhogen we alle tarieven stapsgewijs.

In bijlage 3 staan de tarieven voor 2026 en 2028. Deze worden onderdeel van de Tarievennota 2026 en 2028. Voor het bepalen van de hoogte van de tarieven hebben we er rekening mee gehouden dat mensen meer in accommodaties parkeren en minder op straat. Ook hebben we rekening gehouden met de huidige situatie, consumentenprijsindex (CPI) en de doorrekeningen vanuit de Adaptieve Ontwikkelingsstrategie Mobiliteitshubs. In bijlage 4 zijn vergelijkingen (benchmark) met andere gemeenten opgenomen.

Vanaf 2026 geldt dat de tarieven van alle parkeerproducten elke twee jaar worden aangepast op



basis van de CPI en eventuele andere omstandigheden. Dit is nu elke drie jaar voor het betaald parkeren en jaarlijks voor vergunningen. Door beide nu elke twee jaar aan te passen, blijven de tarieven actueel en zijn de wijzigingen meer geleidelijk.

4. Aanpassen en invoeren betaald parkeren en parkeervergunningen

We voeren parkeerregulering stapsgewijs in. We bepalen de volgorde op basis van (bouw)ontwikkelingen (spoor 1) en op basis van een hoge parkeerdruk en meldingen van bewoners en ondernemers (spoor 2).

4.1 Spoor 1: (bouw)ontwikkelingen

Bij een beoogde (bouw)ontwikkeling kijken we naar de impact van die ontwikkeling op het parkeren. Afhankelijk van de impact wordt parkeerregulering ingevoerd. Als een (bouw)ontwikkeling is opgeleverd, deels of helemaal, geldt de parkeerregulering. We maken een voorstel voor de invoering van parkeerregulering voor de hele sector en eventuele omliggende sectoren. We betrekken bewoners hierbij als onderdeel van de ontwikkeling.

Bij (bouw)ontwikkelingen moet vóór of uiterlijk bij de oplevering parkeerregulering ingevoerd zijn. Zo is voor nieuwe bewoners en bedrijven van meet af aan duidelijk of en waar zij kunnen parkeren en onder welke voorwaarden. Bij grote (bouw)ontwikkelingen voeren we tegelijkertijd parkeerregulering in aangrenzende

sectoren in. Daarmee voorkomen we dat parkeerders uitwijken naar omliggende gebieden (waterbedeffect).

4.2 Spoor 2: toenemende parkeerdruk en meldingen

We baseren parkeerregulering op kwalitatieve en kwantitatieve data, zoals:

- parkeerdrukcijfers
- meldingen en klachten
- onderzoeken (Buurt-voor-Buurt)
- leefbaarheid

Wanneer en waar we parkeerregulering invoeren, is afhankelijk van al deze data.

- **Parkeerdrukcijfers.** Bij meer dan 80% bezetting van de parkeerplaatsen spreken we over parkeerdruk. Dan neemt de zoektijd naar een parkeerplaats sterk toe. Dit vermindert de bereikbaarheid van een locatie én de verkeersoverlast in de omgeving door zoekverkeer stijgt. Bovendien ervaren parkeerders dit zoeken als negatief.

- **Meldingen en klachten.** Bewoners en ondernemers kunnen meldingen doen over de parkeersituatie in hun buurt. Ook handhaving, politie en wijkmedewerkers hebben een signalerende functie. Bij meerdere meldingen kan dit aanleiding zijn om parkeerregulering in te voeren. Het advies van deskundigen geeft hierbij de doorslag. We bekijken vanuit verkeerskundig- en handhavingsperspectief in welke sector parkeerregulering het meeste effect heeft op parkeerdruk en verkeersveiligheid. Hiervoor maken we een inhoudelijke onderbouwing.
- **Onderzoeken (Buurt-voor-Buurt).** In het Buurt-voor-Buurt onderzoek vraagt de gemeente inwoners naar hun mening over hun buurt op het gebied van veiligheid, leefbaarheid, fysieke en sociale aspecten. Dit onderzoek vindt elke twee jaar plaats. Als uit Buurt-voor-Buurt onderzoeken blijkt dat er problemen zijn met parkeren, kan dat een reden zijn om parkeerregulering in te voeren.
- **Leefbaarheid.** Als we signaleren dat de leefbaarheid of bereikbaarheid in een buurt onder druk staat,

bijvoorbeeld door onveilige (verkeer)situaties, dan kan dit een reden zijn om parkeerregulering in te voeren.

4.3 Invoeren en communicatie

Bij de aanpassingen of invoering van parkeerregulering, baseren we de opzet van de communicatie op de aanleiding tot regulering; gebiedsontwikkelingen (spoor 1) of toenemende parkeerdruk en meldingen (spoor 2). Is een gebiedsontwikkeling (spoor 1) de aanleiding, dan hebben de ontwikkelende partijen een belangrijke rol in de communicatie hierover naar toekomstige gebruikers en (huidige) bewoners en bedrijven. De gemeente houdt daarbij de (eind)regie over de invoering van de parkeerregulering.

Bij toenemende parkeerdruk en meldingen (spoor 2) legt team Parkeren van de gemeente Zwolle een voorstel tot invoering van parkeerregulering voor aan bewoners en bedrijven in het gebied.

In gesprek voor invoering

Om de aanpassingen of invoering van gereguleerd parkeren goed voor te bereiden, gaan we per gebied eerst in gesprek met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Hiervoor organiseren we inloopbijeenkomsten. Daar lichten we de aanleiding toe en onderbouwen deze. We bespreken onderwerpen als de parkeerafspraken per zone en de sectorindeling, aanpassingen van de openbare ruimte en de beste plekken voor parkeerautomaten, bebording en gehandicaptenparkeerplaatsen. Verder geven we informatie over wie in aanmerking komt voor een parkeervergunning of -abonnement en over het digitale loket. Per buurt stellen we een participatiejournaal op.

Diverse communicatiekanalen

Voor een effectieve communicatie maken we gebruik van diverse kanalen:

- Website en sociale media. Actuele informatie over de parkeerregulering delen we via de gemeentelijke website en sociale media.
- Nieuwsbrieven en brieven. Bewoners en bedrijven

ontvangen nieuwsbrieven en brieven met informatie over de plannen, bijeenkomsten en belangrijke data.

- Inloopbijeenkomsten. Naast bewonersbijeenkomsten organiseren we ook informatiebijeenkomsten waar bewoners en bedrijven vragen kunnen stellen en meer te weten kunnen komen over de parkeerregulering.
- Digitale loket. Via het digitale loket kunnen bewoners en bedrijven eenvoudig informatie opzoeken, vergunningen aanvragen en meldingen doen.
- Stadsbrede campagne Mobiliteit en Parkeren in Zwolle. Het doel van de campagne is om bewoners, ondernemers en bezoekers te informeren over het belang van de mobiliteitstransitie in Zwolle (en de aanpak van parkeren). We maken gebruik van diverse gemeentelijke communicatiekanalen en vullen deze aan met gerichte middelen als flyers en berichten via lokale media. We belichten de veranderingen, de nadelen en voordelen, zodat iedereen in Zwolle (en omgeving) goed geïnformeerd is over de veranderingen en de noodzaak van gereguleerd parkeren begrijpt. Ook besteden we extra aandacht aan de

mogelijkheid om te parkeren in accommodaties/mobiliteitshubs. Hiervoor is een communicatieaanpak ontwikkeld waarmee we binnenstadsbewoners verleiden om hun parkeervergunning op straat om te zetten in een abonnement voor een parkeeraccommodatie/mobiliteitshub, zie ook bijlage bij Bereikbaarheidsagenda Binnenstad.

Na invoering

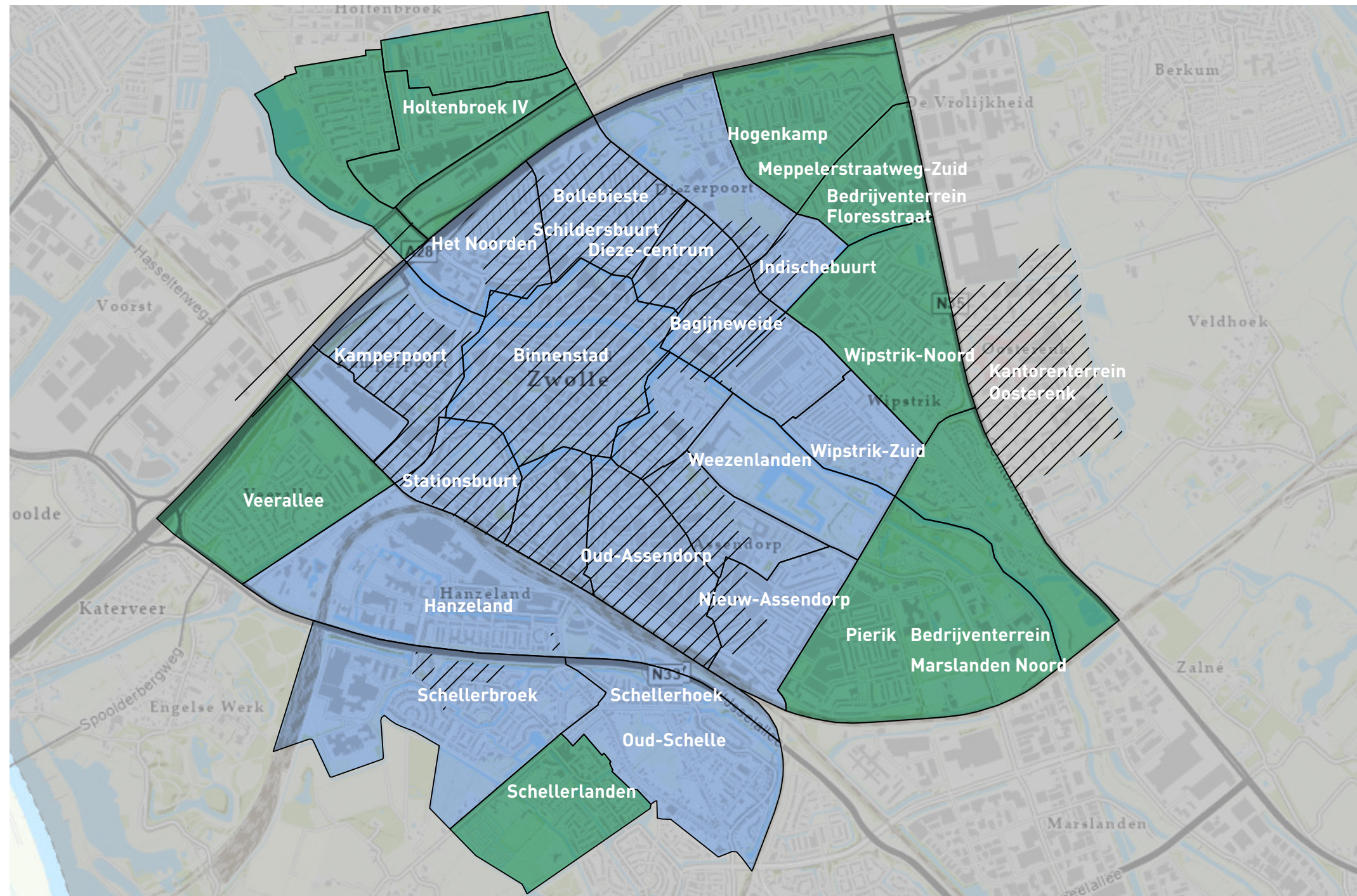
Circa twee jaar na de invoering van gereguleerd parkeren evalueren we de parkeersituatie in de buurt. We gaan opnieuw in gesprek met de omgeving om te bespreken of er aanpassingen nodig zijn, zoals het herinrichten van parkeerplaatsen of het aanpassen van het aantal vergunningen. Hierbij houden we rekening met parkeerdruk, beschikbare alternatieven en bijzondere parkeerplaatsen zoals gehandicaptenparkeerplaatsen, laad- en losplekken en parkeerplaatsen voor elektrisch laden.

4.4 Fasering

We beginnen met het omzetten van de bestaande sectoren naar de nieuwe sectorindeling (gelijk aan CBS buurt indeling). De voorbereidingen hiervoor starten we in 2025. Voor bestaande sectoren betekent dit als er nog geen sprake is van gefiscaliseerd parkeren dit de nieuwe parkeerreguleringsvorm wordt en dat de sectorgrenzen kunnen veranderen. Daarna gaan we aan de slag met de uitbreiding van gereguleerd parkeren, zie afbeelding 5 hieronder.

De fasering is dynamisch; als een ontwikkeling sneller of langzamer gaat, dan heeft dit invloed op de fasering. Als bewoners en/of ondernemers door toenemende overlast graag eerder parkeerregulering in hun buurt willen, dan kijken we naar de mogelijkheden. Dat doen we ook als er vanuit de buurt redenen zijn om later over te gaan tot regulering. Dit is wel afhankelijk van wat er speelt in de omliggende buurten.





Afbeelding 5: Fasering invoering gereguleerd parkeren periode 2026-2030.

Fase 1 2026-2028
 Fase 2 2028-2030
 Na 2030
 Huidig parkeerreguleringsgebied

5. Parkeerproducten, nu en in de toekomst

Bij de regulering van een gebied kunnen bewoners en bedrijven verschillende soorten vergunningen en abonnementen – dit noemen we parkeerproducten – aanvragen. Daarmee kunnen ze parkeren in een bepaalde sector, het gehele gereguleerde gebied of in een accommodatie.

5.1 Soorten vergunningen en abonnementen

De bestaande soorten vergunningen en abonnementen voor diverse doelgroepen houden we in stand.

In de tarieventabel (in bijlage 3) is te lezen welke parkeerproducten er zijn. We voeren een aantal wijzigingen door bij de volgende producten:

- bezoekersvergunning
- specifieke zorgberoepen
- deelauto
- vrij abonnement

Bezoekersvergunning

Op dit moment komen bewoners in aanmerking voor een bezoekersvergunning. Deze is gekoppeld aan het adres en heeft een tegoed van maximaal 8 of 18 uur per week (af-

hankelijk van de sector). De huidige bezoekersvergunning kost € 14,85 per jaar (prijspeil 2025). Gemiddeld wordt slechts 20% van het tegoed gebruikt. De lage prijs nodigt uit om (bijna) gratis met de auto te parkeren. Dit past niet in de mobiliteitstransitie. We hebben onderzocht hoe andere gemeenten omgaan met bezoekersvergunningen. Dit levert een divers beeld op, zie bijlage 5. Wel zien we twee hoofdvormen: een aantal uren voor een vast jaarbedrag of een korting op het uurtarief.

Per 2026 is er een bezoekersvergunning van maximaal 120 uur per kwartaal beschikbaar. Hiermee komen we tegemoet aan de vraag van bewoners om de uren voor een langere periode beschikbaar te stellen in plaats van per week. Dit geeft meer flexibiliteit voor de vergunninghouder. De jaarkosten per 2026 bedragen € 30,-.

In de huidige situatie geldt de bezoekersvergunning alleen voor het straatparkeren. We gaan onderzoeken of en hoe dit eventueel ook mogelijk en wenselijk is voor onze parkeeraccommodaties.



Adressen die aangemerkt zijn als Parkeren op eigen terrein (POET) met drie of meer parkeergelegenheden, en adressen waarvoor een nulvergunningenafpraak geldt, komen niet in aanmerking voor een bezoekersvergunning. Dit geldt ook voor appartementencomplexen of bedrijven met een eigen parkeerterrein, zie de toelichting bij paragraaf 5.2.

Specifieke zorgberoepen

Er zijn specifieke zorgberoepen, waarvoor autogebruik noodzakelijk is voor de uitoefening van het beroep. Dit geldt bijvoorbeeld voor huisartsen, verloskundigen, thuiszorgmedewerkers en kraamverzorgers. Deze beroepsgroepen moeten bij spoedgevallen snel ter plaatse kunnen zijn. Hier is een specifieke vergunning voor beschikbaar.

Ook in de toekomst blijft dit noodzakelijk en mogelijk. De uitoefening van het werk is veelal niet gebonden aan één parkeersector, maar is sectoroverstijgend. Deze specifieke zorgberoepen komen daarom vanaf 2026 enkel nog in aanmerking voor een parkeervergunning voor het

gehele gereguleerde gebied (alle sectoren). De huidige (keuze)mogelijkheid om alleen voor de sector waarin de zorgverlener is gevestigd een parkeervergunning aan te vragen, komt hiermee te vervallen.

Deelauto

Met deelautoaanbieders gaan we in gesprek om de gereserveerde parkeerplaatsen, zoals deze nu bestaan, om te zetten in een vergunning voor een sector. Hiermee kunnen we de schaarse parkeerruimte beter benutten. Nieuwe deelautovergunningen gelden voor een hele sector.

De ontwikkeling van mobiliteitshubs en het beschikbaar stellen van deelauto's vragen om een voorziening in de accommodaties in de vorm van een nieuw abonnement.

Vrij abonnement

In de afgelopen jaren was het mogelijk om een vrij abonnement in diverse accommodaties aan te vragen. Zo konden we de onbenutte capaciteit in de accommodaties gebruiken. Hier zaten geen beperkingen aan, behalve dat je in het gereguleerde gebied gevestigd moest zijn.



De onbenutte capaciteit zal de komende jaren minder worden. Ook past dit abonnement niet (meer) bij de ingezette mobiliteitstransitie. We maximaliseren dit product voor nieuwe aanvragen tot één per adres en dit is afhankelijk van de beschikbare capaciteit. In slechts een beperkt aantal accommodaties is dit product beschikbaar.

Parkeerabonnement werknemers (nieuw)

We voeren één nieuw product in.

Naast de bestaande bedrijvenvergunning voor diegene die een beroep uitoefent of een bedrijf heeft binnen een sector komt er voor werknemers een abonnement beschikbaar in een parkeeraccommodatie. Voorwaarde is dat de werkgever de aanvraag indient voor maximaal vijf abonnementen per adres (afhankelijk van het aantal fte's). Hierbij komen we tegemoet aan een behoefte en stimuleren we (lang) parkeren op de gewenste plek.

Dit product is beschikbaar voor zone II, IV en V. In de historische binnenstad (zone I) willen we het parkeren voor werknemers niet stimuleren. Daarnaast is het uitgangspunt in de Spoorzone (zone III) dat bestaande

bedrijven voorzien in het parkeren op eigen terrein. Bij de vestiging van nieuwe bedrijven voorzien worden afspraken gemaakt over parkeren in een accommodatie.

Gehandicaptenparkeren

We voeren een aanpassing in voor het gehandicaptenparkeren.

Met een gehandicaptenparkeerkaart in combinatie met een parkeerschijf kan nu gratis geparkeerd worden. Wat gaat er veranderen? We schaffen de maximale gratis parkeerduur (3-5 uur) af en daarmee ook het verplichte gebruik van de parkeerschijf. We gaan gebruik maken van de Parkeren Plus app, een landelijke parkeerapp voor mensen met een handicap. Het is in feite een digitale gehandicaptenparkeerkaart. Hiermee kan deze doelgroep gratis parkeren op alle parkeerplaatsen, uitgezonderd de vergunninghoudersparkeerplaatsen.

Tot slot wordt voor de toekomstige gebruikers van de mobiliteitshubs een nieuwe abonnementsvorm 'hubs' geïntroduceerd.



5.2 Adressen die niet in aanmerking komen voor een vergunning of abonnement

Niet álle adressen binnen de parkeersectoren komen in aanmerking voor een vergunning of abonnement. Dit is nu ook het geval. Hiervoor zijn twee redenen:

- parkeren op eigen terrein (POET)
- nulvergunningenafpraak.

Parkeren op eigen terrein

Sommige woningen en bedrijven zijn aangemerkt met parkeerplaats(en) op eigen terrein (POET). De voorwaarden voor het uitgeven van vergunningen en abonnementen verduidelijken we.

Iedere parkeerplaats op eigen terrein wordt afgetrokken van het aantal parkeervergunningen waarvoor bewoners of bedrijven in aanmerking kunnen komen. Wordt de garage of oprit anders gebruikt, bijvoorbeeld als woonruimte, schuur, tuin of opslag? Dan telt dit toch als eigen parkeervoorziening. Bij drie of meer parkeergelegenheden op eigen terrein is er geen recht op een vergunning.

Als een appartementencomplex of bedrijf bijvoorbeeld een eigen parkeerterrein of parkeergarage heeft, dan bestaat er geen recht op een parkeervergunning voor alle adressen in het complex. Ook niet als er minder parkeerplaatsen zijn gemaakt dan het aantal adressen of als er geen parkeerplaats is gekocht of gehuurd.

In Zwolle zijn adressen voorzien van een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats. Deze adressen zijn nu aangemerkt als parkeren op eigen terrein. De bewoner moet in bezit zijn van een gehandicaptenparkeerkaart en er moet een noodzaak zijn voor een reservering. We beoordelen bij behandeling van de aanvraag of er sprake is van parkeerdruk.

Nulvergunningenafpraak

Bij bepaalde bouwplannen zijn er afspraken gemaakt over het niet of minder realiseren van parkeerplaatsen onder de voorwaarde dat de adressen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Dit noemen we de nulvergunningenafpraak. Dit is vastgelegd in een raadsbesluit, omgevingsvergunning,

bestemmingsplan of omgevingsplan, erfpachts- of splitsingsakte of een huur- of koopovereenkomst. Voor deze adressen bestaat er geen recht op een parkeervergunning.

In bijlage 7 zijn voorbeelden opgenomen met een uitleg over welke adressen wel of niet in aanmerking komen voor een vergunning en/of een abonnement.

5.3 De POET-lijst

Hoe weet een bewoner/bedrijf of er sprake is van POET- of nulvergunningenafspraken? Deze zijn vastgelegd in een POET-lijst. Deze staat op de gemeentelijke website. Voor de invoering van parkeerregulering wordt de POET-lijst uitgebreid met het desbetreffende nieuw te reguleren gebied. Daar kunnen bewoners en ondernemers nakijken wat voor hen geldt.

5.4 Zo werkt het aanvragen

Vergunningen en abonnementen kunnen aangevraagd, gewijzigd of opgezegd worden via het digitale parkeerloket Zwolle. Als de aanvrager voldoet aan de

voorwaarden, dan krijgt deze de vergunning meteen, tenzij er een wachtlijst is. Alles over de aanvraag en een eventuele wachtlijst staat uitgelegd op de gemeentelijke website.



6. Wat we nog meer gaan doen

Naast parkeerafspraken en fasering zijn er nog een aantal elementen die invloed hebben op het autoparkeren in Zwolle. In dit hoofdstuk lichten we toe wat er nog meer nodig is of wat we gaan doen.

6.1. Digitalisering van parkeren

Digitale middelen zijn noodzakelijk voor het aanschaffen van parkeerproducten en de handhaving. Deze gebruiken we dan ook al volop. In 2023 waren er ongeveer 2,5 miljoen parkeertransacties en we zien een jaarlijkse groei. Inmiddels is kentekensparkeren gemeengoed en gebruiken steeds meer mensen het zogenaamde belparkeren. Maar liefst 57% van alle straatparkeertransacties gaat via belparkeren door gebruik te maken van een app op de telefoon. Ook voerde Parkeerhandhaving meer dan 1 miljoen scans uit. Via het digitale parkeerloket handelen we bijna alle (93%) van de parkeeraanvragen af. Het systeem werkt klantvriendelijk en efficiënt. Met de aanpassingen van de gehandicaptenparkeerkaart, zie 5.1, kunnen we volledig digitaal handhaven.

6.2 Handhaving

Ook handhaving gebeurt digitaal, met de scanauto. De techniek ervan verbetert continu, waardoor we steeds efficiënter kunnen werken. Bovendien levert de scanauto data over de parkeerdruk. Als alle producten zijn gedigitaliseerd, gaan we over op het zogenoemde deskcontrol. Bij deskcontrol beoordeelt de meldkamer de beelden van de scanauto. Door een extra digitale controle willen we voorkomen dat er ten oprechte boetes worden verzonden. In plaats van een bon achter de ruitenwisser, wordt deze zo snel mogelijk opgestuurd. De voordelen zijn dat we met dezelfde handhavingscapaciteit in een groter gebied kunnen handhaven.

6.3 Parkeerapparatuur

We blijven de maximale loopafstand van 250 meter tussen parkeerplaats en parkeerautomaat hanteren. Bovendien zorgen we ervoor dat de automaat goed zichtbaar is. Als dat niet lukt, plaatsen we verwijzingsborden. Voor de parkeeraccommodaties met



een slagboom houden we voorlopig de mogelijkheid om contant te betalen. Ook in parkeeraccommodaties zetten we in op het verder digitaliseren van de parkeeractie, zoals het introduceren van belparkeren en reserveren van parkeerplaatsen.

6.4 Laadcapaciteit op orde

Steeds meer Zwollenaren rijden elektrisch. Maar niet iedereen heeft een eigen oprit waar een laadpaal kan staan. Daarom plaatsen we openbare laadpalen. We letten erop dat de laadpalen goed verspreid zijn over de stad. Zo kan iedereen met een elektrische auto in de stad opladen. Op dit moment zijn er meer dan 1100 openbare laadpunten in de gemeente Zwolle waarvan zo'n vijftig in onze accommodaties.

We voegen laadpunten toe. Hierbij hanteren we vier categorieën.

- laadpalen die vooruitlopend op de vraag worden geplaatst (proactief)
- 'paal-volgt-auto' laadpalen: laadpalen die we plaatsen op basis van een aanvraag

- laadpalen op basis van gebruikscijfers
- laadpalen op aanvraag van de gemeente

Dit doen we binnen de huidige concessie voor openbare laadinfrastructuur op straat (looptijd tot 01-07-2027). Daarnaast voorzien we de bestaande en nieuwe accommodaties van de benodigde laadinfrastructuur. We voegen in ieder geval honderd laadpunten toe in de huidige accommodaties.

Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen leggen we op alle parkeerplaatsen (inclusief mobiliteitshubs) de benodigde leidingen aan om elektrisch te kunnen laden. Bij oplevering staat bij minimaal 20% van de parkeerplaatsen een werkend laadpunt. Mocht de regelgeving (EPBDIV/Bouwbesluit) meer vereisen, dan houden we ons daaraan.

Uitgangspunt is dat parkeerplaatsen voorzien van een laadpunt geen invloed hebben op de parkeercapaciteit. Dit betekent dat parkeerplaatsen met laadpunten meetellen als volwaardige parkeerplaatsen.



6.5 Opheffen parkeerplaatsen

Waar nodig verwijderen we gefaseerd parkeerplaatsen op straat. Dit kan bijvoorbeeld nodig zijn in drukke gebieden om ruimte te maken voor fietsers en voetgangers. Daarnaast willen we fietsparkeren en het stallen van deelmobiliteit mogelijk maken en meer groen toevoegen. We bieden parkeeralternatieven op plekken waar wel ruimte is. Dat kunnen ook collectieve parkeervoorzieningen of hubs zijn.

Voor het opheffen van parkeerplaatsen gelden twee sporen.

- **Daar waar het kan.** We willen onbenutte parkeercapaciteit anders inrichten. Dit komt voort uit:
 - initiatieven vanuit de stad
 - herinrichtingsprojecten
 - ingeleverde parkeervergunningen en lage parkeerdruk
 - inzet deelauto's

Wat de commerciële deelauto's betreft: we gaan ervan uit dat één deelauto vijf particuliere auto's kan vervangen. Dat betekent dat we vier parkeerplekken

anders kunnen inrichten. Dit geldt voor de bestaande stad. Voor nieuwe ontwikkelingen wordt dit mogelijk herijkt in de Nota mobiliteitsnormen.

- **Daar waar het moet.** In ontwikkelprogramma's en beheeropgaves kunnen keuzes staan voor het opheffen van parkeerplaatsen ter verbetering van de kwaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid. In de historische binnenstad is dit al gebeurd. Zie hiervoor het Ontwikkelprogramma en de Uitvoeringsagenda "Ons Stadshart van Morgen". Een nadere toelichting van alle andere maatregelen op gebied van parkeren is terug te vinden in de uitwerking van de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad.

Als we een parkeerplaats opheffen, houden we rekening met bijzondere parkeerplaatsen (bijvoorbeeld gehandicaptenparkeerplaatsen), parkeerdruk, kort- en langparkeerders en alternatieven. Het wijkmanagement maakt samen met bewoners en deskundigen een voorstel voor de nieuwe invulling. Voor de historische Binnenstad werken we conform het Ontwikkelprogramma.



6.6 Juridische regelingen en verordeningen

Na vaststelling van deze Nota worden in 2025 de benodigde juridische documenten vastgesteld, zoals actualisering van de parkeerverordening en de uitwerking daarvan in de regeling parkeervergunningen en de nieuwe aanwijzing van de sectoren. De inwerkingtreding is gepland op 1 januari 2026. Bij uitbreiding van het reguleringsgebied worden de benodigde aanwijzingsbesluiten bekendgemaakt. Ook stellen we een regeling op voor het beoordelen van de aanvragen van gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen. En passen we de beleidsregels voor laadpalen aan.

6.7 Financiën

Om grip te krijgen op de investeringen en jaarlijkse exploitatie van het stadsbrede hubnetwerk, hebben we een meerjarig parkeerexploitatiemodel opgesteld. Dit model geeft inzicht in de langjarige parkeerexploitatie. We richten ons hierbij eerst op de nieuwe hubs en bestaande accommodaties die we binnen gebiedsontwikkelingen omvormen tot hubs. Daarnaast houden we rekening met

de opbrengsten en kosten van het straatparkeren in de stad, zowel in de huidige situatie als in de situatie waarin we de parkeerzones uitbreiden zoals vastgesteld in de Parkeerstrategie 2040.

Het parkeerexploitatiemodel geeft inzicht in effecten die veranderingen teweegbrengen. Veranderingen als significante wijzigingen in de gebieden en vaststelling van tarieven en bijdrageregeling. Dat inzicht maakt het mogelijk in te spelen op veranderingen en te sturen op financiën.

6.8 Monitoring

We volgen de uitvoering van het beleid nauwgezet. Hiervoor gebruiken we onder andere:

- tweejaarlijks Buurt-voor-Buurt onderzoek
- parkeerdrukmetingen
- bezettingcijfers van de accommodaties
- rapportages van handhaving en de scanauto
- financiële rapportages
- gegevens verleende vergunningen
- meldingen via zwolle.nl/meldpunt
- evaluatie nieuwe gereguleerde sectoren



Bijlage 1 Parkeerafspraken per zone

Hieronder zijn de parkeerafspraken per zone opgenomen. Zwolle is ingedeeld in zes zones.

De parkeerafspraken voor zone 6 zijn nog niet uitgewerkt, omdat we in de komende jaren nog geen regulering in het buitengebied invoeren.

Tabel 1: Parkeerafspraken per zone

	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5
Parkeerregulervorm	Vergunninghouders-parkeren en gefiscaliseerd parkeren*	Gefiscaliseerd parkeren			
Maximaal aantal vergunningen**/ abonnementen *** op basis van beschikbaarheid	1*	2	1	3	-
Betaaltijden	09.00 tot 23.00 (ma-zat) 13.00 tot 17.00 (zo)	09.00 tot 20.00 (ma-zat) 13.00 tot 17.00 (zo)			09.00 tot 17.00 (ma-vr)
Progressief uurtarief op straat	Ja			Nee	
Sectorindeling	Op basis van CBS-indeling				

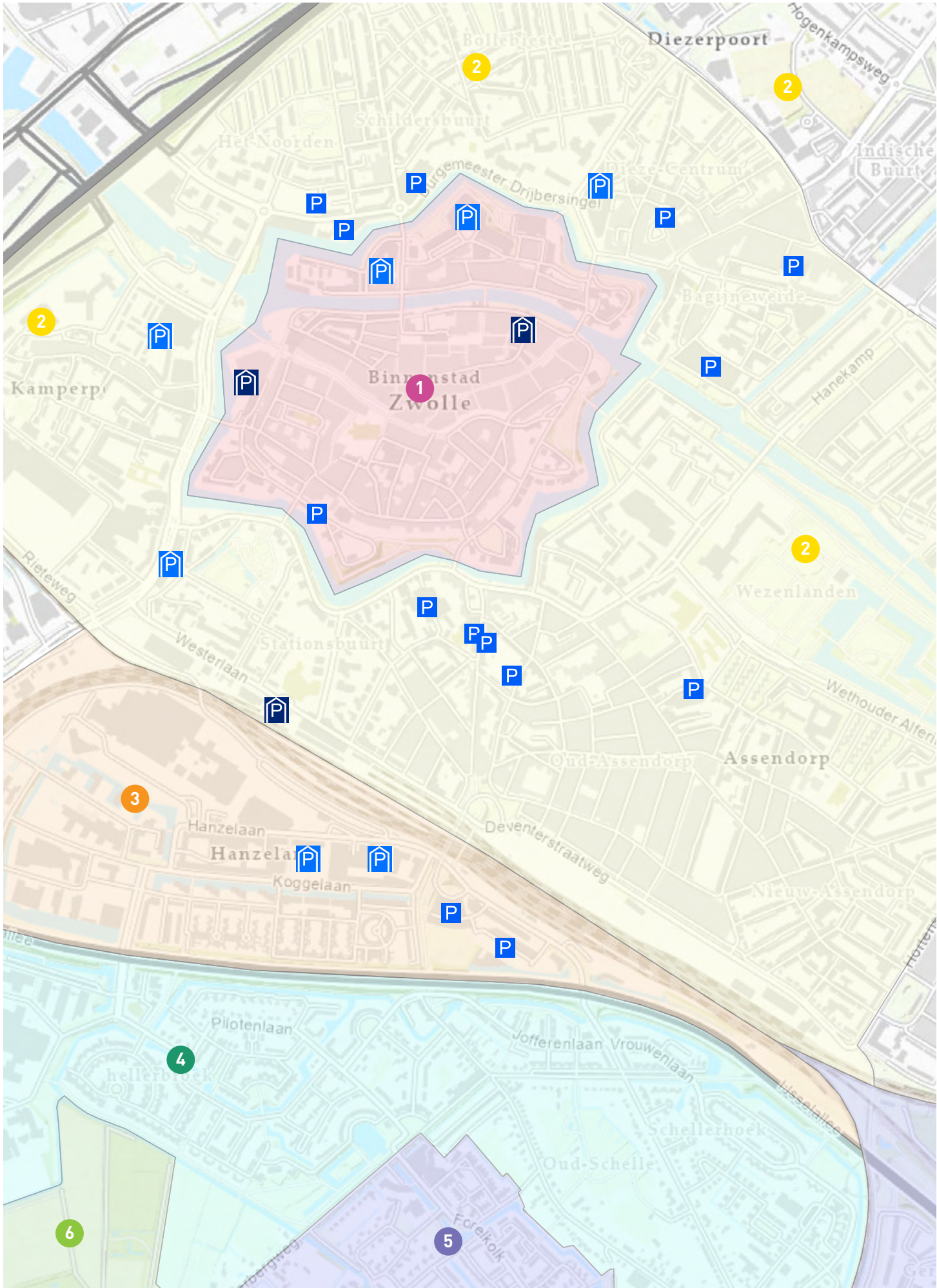
* zie voor nadere uitwerking de bereikbaarheidsagenda

** exclusief de bezoekersvergunning, uitgezonderd POET/nulvergunningenafpraak

*** niet zijnde abonnementen in Hubs op basis van bijdrage regeling (AOS).



Bijlage 2 Huidige parkeeraccommodaties in de nieuwe parkeerzones



- 1 Historische binnenstad
- 2 Centrumschil
- 3 Spoorzone
- 4 Schil
- 5 Buitenwijken
- 6 Buitengebied
- Parkeergarage, gemeentelijk
- Parkeergarage, particulier
- Parkeerterrein, gemeentelijk

januari 2025

Bijlage 3 Tarieventabellen parkeerproducten 2026 en 2028

Tabel 1: Tarieven (inclusief btw) in de accommodaties 2026

	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5
Parkeren in de accommodaties per uur	€ 3,00	€ 1,50	€ 1,50	€ 1,00	€ 0,50
Dagtarief accommodaties	€ 15,00	€ 7,50	€ 7,50	€ 5,00	€ 2,50
Abonnement "vrij"	€ 1200				
Abonnementen voor bewoners* - prijs per jaar					
Abonnement bewoners**	€ 225	€ 70	€ 70	€ 50	€ 50
Abonnement bewoners (toekomstige hubs)**	€ 1000				
Abonnementen voor bedrijven* - prijs per jaar					
Abonnement bedrijven**	€ 275	€ 125	€ 125	€ 90	€ 90
Abonnement bedrijven (toekomstige hubs)**	€ 1815				
Abonnement werknemers	n.v.t	€ 500	n.v.t	€ 500	€ 500
Abonnement deelauto's	€ 180				

* Tarief is afhankelijk van de locatie van de accommodatie (niet van het adres van de aanvrager)

** Met vergunningrecht, geen POET- of nulvergunningenafpraak



Tabel 2: Tarieven op straat 2026

	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5
Parkeren op straat per uur	€ 4,00 Vanaf 2 ^{de} uur: € 8,00	€ 2,00 Vanaf 3 ^{de} uur: € 4,00	€ 2,00 Vanaf 3 ^{de} uur: € 4,00	€ 1,50	€ 1,00
Vergunningen voor bewoners* - prijs per jaar					
1 ^{ste} bewonersvergunning**	€ 225	€ 70	€ 70	€ 50	€ 50
2 ^{de} bewonersvergunning**	n.v.t.	€ 210	n.v.t.	€ 150	€ 150
3 ^{de} bewonersvergunning**	n.v.t.			€ 300	€ 300
Bezoekersvergunning	€ 30				
Mantelzorgvergunning	€ 225	€ 70	€ 70	€ 50	€ 50
Vergunningen voor bedrijven* - prijs per jaar					
1 ^{ste} bedrijvenvergunning**	€ 275***	€ 125	n.v.t.	€ 90	€ 90
2 ^{de} bedrijvenvergunning**	n.v.t.	€ 375	n.v.t.	€ 270	€ 270
3 ^e bedrijvenvergunning**	n.v.t.			€ 540	€ 540
Vergunning deelauto's	€ 180				
Vergunning zorgberoepen	€ 500				
Parkeervergunning tijdelijke werkzaamheden (opties divers)	€ 1000				

* Tarief is afhankelijk van de locatie van de accommodatie (niet van het adres van de aanvrager)

** Met vergunningrecht, geen POET of nulvergunningenafpraak

*** Limitatieve lijst



Tabel 3: Tarieven (inclusief btw) in de accommodaties 2028

	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5
Parkeren in de accommodaties per uur	€ 3,50	€ 2,00	€ 2,50	€ 1,50	€ 0,75
Dagtarief accommodaties	€ 17,50	€ 10,00	€ 12,50	€ 7,50	€ 3,75
Abonnement "vrij"	€ 1500				
Abonnementen voor bewoners* - prijs per jaar					
Abonnement bewoners**	€ 250	€ 80	€ 80	€ 60	€ 60
Abonnement bewoners (toekomstige hubs)*	€ 1100				
Abonnementen voor bedrijven* - prijs per jaar					
Abonnement bedrijven**	€ 300	€ 140	€ 140	€ 100	€ 100
Abonnement bedrijven (toekomstige hubs)**	€ 1990				
Abonnement werknemers	n.v.t	€ 550	n.v.t	€ 550	€ 550
Abonnement deelauto's	€ 190				

* Tarief is afhankelijk van de locatie van de accommodatie (niet van het adres van de aanvrager)

** Met vergunningrecht, geen POET- of nulvergunningenafpraak



Tabel 4: Tarieven op straat 2028

	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5
Parkeren op straat per uur	€ 4,50 Vanaf 2 ^{de} uur: € 9,00	€ 2,50 Vanaf 3 ^{de} uur: € 5,00	€ 3,00 Vanaf 3 ^{de} uur: € 6,00	€ 2,00	€ 1,25
Vergunningen voor bewoners* - prijs per jaar					
1 ^{ste} bewonersvergunning**	€ 250	€ 80	€ 80	€ 60	€ 60
2 ^{de} bewonersvergunning**	n.v.t.	€ 240	n.v.t.	€ 180	€ 180
3 ^{de} bewonersvergunning**	n.v.t.			€ 360	€ 360
Bezoekersvergunning	€ 40				
Mantelzorgvergunning	€ 250	€ 80	€ 80	€ 60	€ 60
Vergunningen voor bedrijven* - prijs per jaar					
1 ^{ste} bedrijvenvergunning**	€ 300***	€ 140	n.v.t.	€ 100	€ 100
2 ^{de} bedrijvenvergunning**	n.v.t.	€ 420	n.v.t.	€ 300	€ 300
3 ^e bedrijvenvergunning**	n.v.t.			€ 600	€ 600
Abonnement deelauto's	€ 190				
Vergunning zorgberoepen	€ 550				
Parkeervergunning tijdelijke werkzaamheden (opties divers)	€ 1100				

* Tarief is afhankelijk van de locatie van de accommodatie (niet van het adres van de aanvrager)

** Met vergunningrecht, geen POET of nulvergunningenafpraak

*** Limitatieve lijst



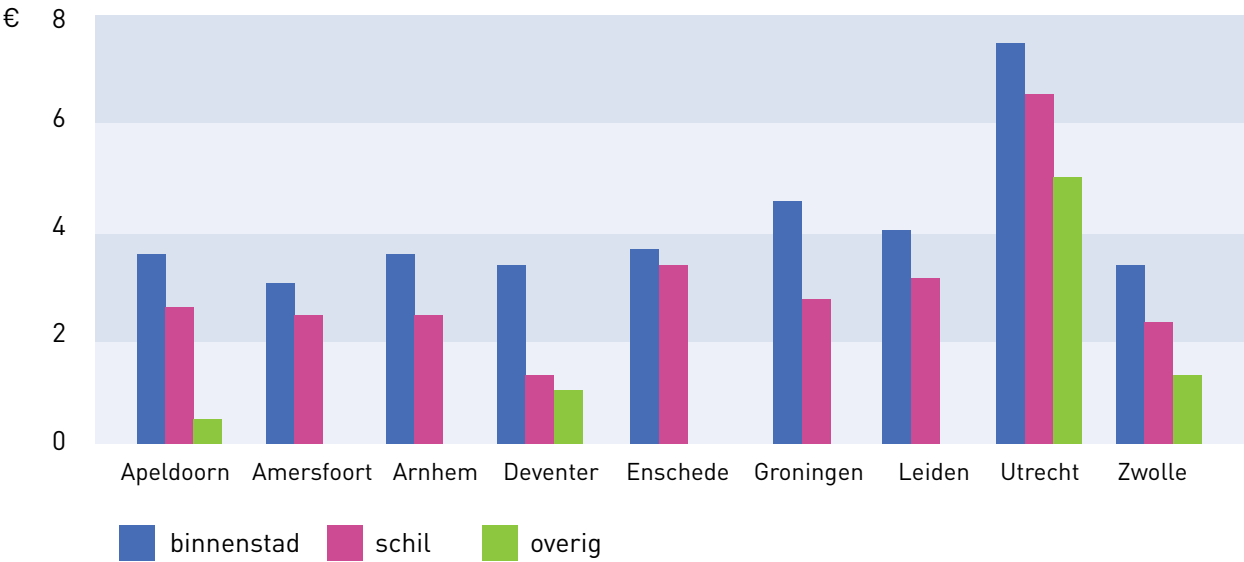
Bijlage 4 Benchmark diverse tarieven

We vergeleken de diverse parkeertarieven van Zwolle voor abonnementen in accommodaties, straatparkeren en de eerste bewonersvergunning met vergelijkbare steden in Nederland. **Let op:** Door de hoge mate van verschillen in tarieven en stadsindelingen, is de weergave in de benchmark in sommige gevallen versimpeld.

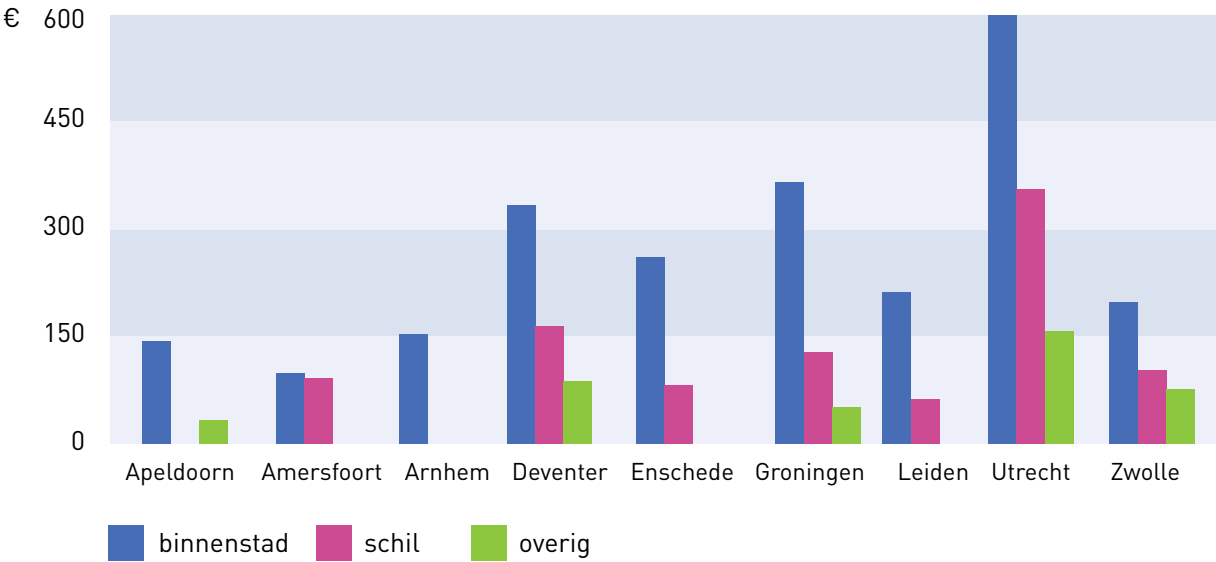
Benchmark 1: Tarieven abonnementen voor bewoners in gemeentelijke parkeeraccommodaties per jaar – prijspeil 2024

	Gemeentelijke accommodaties
Apeldoorn	€ 300
Amersfoort	€ 500
Arnhem	€ 2000+
Enschede	€ 400 - € 1600
Groningen	€ 1200 - € 3600
Utrecht	€ 2000+
Zwolle	€ 1000

Benchmark 2: Tarieven op straat per uur – prijspeil 2024



Benchmark 3: Tarieven 1ste bewonersvergunning per jaar – prijspeil 2024



Bijlage 5 Benchmark bezoekersparkeren

We vergeleken de regelingen en kosten van bezoekers in Zwolle met acht steden in Nederland. Het gaat hierbij om de bezoekers van bewoners.

Benchmark 4: Regeling en kosten parkeren bezoekers (van bewoners) – prijspeil 2024.

	Regeling	Kosten
Utrecht	Uren per kwartaal, omgerekend 280 of 480 uur per jaar	- € 2,50 tot € 3,75 per uur (50% korting t.o.v. betaald parkeren) - Bezoek niet parkeren in parkeergarages - Prijs kan oplopen naar € 1000 per jaar
Groningen	Uren per week, omgerekend 830 of 1300 uur per jaar	- € 55 of € 91 per jaar, binnenstad geen bezoekersvergunning
Apeldoorn	250 of 500 uur per jaar	- € 10,00 startsaldo, daarna € 0,26 of € 1,79 per uur - Bezoek binnenstad alleen parkeren op betaalde plekken, niet in parkeergarages - Prijs kan oplopen naar € 450 per jaar
Amersfoort	Uren per kwartaal, omgerekend 400 uur per jaar	- Bezoek binnenstad alleen parkeren in parkeergarages (korting t.o.v. betaald parkeren, € 1,15 i.p.v. € 3 per uur en € 4,60 per dag) - Bezoek binnenstad prijs kan oplopen naar € 460 per jaar - Bezoek rest van de stad € 90 of € 110 per jaar
Enschede	250 uur per jaar	- € 81 per jaar, binnenstad geen bezoekersvergunning
Arnhem	200 of 300 uur per jaar	- € 22 per jaar
Leiden	Uren per week, omgerekend 300 of 800 uur per jaar	- Bezoek binnenstad € 0,90 per uur, prijs kan oplopen naar € 270 per jaar - Bezoek rest van de stad € 0,40 per uur, prijs kan oplopen naar € 340 per jaar
Deventer	Uren per kwartaal, omgerekend 1680 uur per jaar	- Bezoek binnenstad € 0,31 per uur, prijs kan oplopen naar € 500 per jaar - Bezoek rest van de stad € 0,11 of € 0,17 per uur, kan oplopen naar € 300 per jaar
Zwolle	Uren per week, omgerekend 420 of 940 uur per jaar	- € 14 per jaar





Nota parkeren

Fotografie: Pedro Sluiter

© Gemeente Zwolle 2025

