voorstel

Zwolle

Raadsbrief over artikel 45 vragen

Datum 16 juni 2025

Onderwerp	Beantwoording artikel 45 vragen van Swollwacht over zorgen inwoners Assiesstraat
Versienummer	
Portefeuillehouder	Anja Roelfs

Bijlagen

- Quickscan Hoogbouw Effectrapportage (HER) - windhinderonderzoek
- Verkeersanalyse Goudappel

Ontwerp besluit

De raad wordt voorgesteld kennis te nemen van de beantwoording van de artikel 45 vragen over zorgen inwoners Assiesstraat.

Datum 4 juni 2025

Inleiding
De fractie Swollwacht heeft op 4 juni 2025 schriftelijke vragen gesteld over zorgen inwoners Assiesstraat. Hierbij beantwoorden wij deze vragen. Bij de beantwoording van de vragen is de focus gelegd op de ontwikkelingen aan de kant van het Noordereiland en Assiesstraat.

A. Bouwhoogte en stedenbouwkundige inpassing

1. *Wat is de beoogde maximale bouwhoogte van de geplande bebouwing? Graag ook een specificatie in bouwlagen.*

   De bouwhoogte aan de nieuwbouw op het Noordereiland varieert van 3 tot 6 bouwlagen, met op enkele plekken een hoogteaccent tot 10 bouwlagen.
   Bron: ROP p. 22 en p. 81

2. *Staat deze maximale geplande hoogte (in meters en bouwlagen) vast, of is het nog mogelijk om via participatie verlaging te bewerkstelligen?*

   De bouwhoogtes zijn onderdeel van het stedenbouwkundig plan en worden verder uitgewerkt in de bouwplanontwikkeling. Er is ruimte voor aanpassing in de uitwerking, maar alleen als dit past binnen de kaders van het ROP.
   Bron: ROP p. 111

3. *Hoe verhoudt deze bouwhoogte zich tot de uitgangspunten van de gemeentelijke 'Ruimtelijke koers'?*

   De bouwhoogte sluit aan bij de schaal van de binnenstad en volgt de uitgangspunten van de ‘Ruimtelijke koers’ door hoogteaccenten strategisch te plaatsen en de menselijke maat te behouden.
   Bron: ROP p. 81 en p. 83

4. *Is er een hoogbouweffectrapportage beschikbaar, of is er een schaduwanalyse en/of daglichtonderzoek uitgevoerd conform geldende normen? Zo ja, kan deze gedeeld worden? Zo niet, wanneer verwacht het college deze documenten beschikbaar te hebben?*

   Ja, er is een quickscan Hoogbouw Effectrapportage (HER) uitgevoerd passend bij de fase van het project. Deze quickscan brengt onder andere de windhinder en bezonning in beeld. Hieruit blijkt dat het windklimaat in het Noordereiland gunstig is, wat met de toekomstige begroeiing nog gunstiger zal worden. Op enkele plekken zijn windafschermende maatregelen nodig. Het windhinderonderzoek is als bijlage bij deze raadsbrief bijgevoegd. Nader onderzoek zal volgen wanneer er meer bekend is over de ontwerpen.

   Bron: ROP p. 118
   Een schaduwanalyse / daglichtonderzoek wordt in de volgende fase uitgevoerd. Hier is inmiddels opdracht voor gegeven. De eerste resultaten hiervan zullen gedeeld worden met omwonenden tijden een informatiebijeenkomst na de zomer.

5. *Wat is de onderbouwing voor de stedenbouwkundige inpassing van deze hoge bouwmassa’s in een overwegend laagbouwwijk, en op relatief korte afstand van bestaande bebouwing?*

   Voor het Noordereiland wordt een herontwikkeling voorgesteld die aansluit bij het karakter van

de binnenstad, het voormalige bastion en de recent nieuwe toevoegingen zoals het Kraanbolwerk en/of de reeds gerealiseerde nieuwbouw (6 bouwlagen) aan de Assiesstraat. Hierdoor ontstaat er een opzet met een gevarieerde bouwhoogte. Langs de Assiesstraat is de schaal van de gebouwen kleiner en ligt de nadruk op het wonen aan de straat. Voor de hoek Assiesstraat/Spinhuisplein (naast De Librije) is een volume voorzien met een basishoogte van 4 lagen met terug liggend een opbouw met nog eens 4 bouwlagen. Met oog op de zienswijze van bewoners van de Assiesstraat zullen we onderzoeken of het mogelijk is om de overgangen in hoogte verder te verzachten door een mogelijk andere positionering en opbouw van de volumes.

Bron: ROP p. 85

B. Verkeer en mobiliteit

6. *Is er een verkeersanalyse uitgevoerd waarin de gevolgen van het afsluiten van de Drijbersingel zijn meegenomen, inclusief de verwachte verkeersdruk op de Assiesstraat en omliggende straten? Wat zijn de uitkomsten?*

   Ja, er is een verkeersanalyse uitgevoerd door adviesbureau Goudappel, die separaat is bijgevoegd bij deze raadsbrief. Daaruit blijkt dat het afsluiten van de Drijbersingel geen grote toename van verkeer geeft aan de noordzijde van het Noorderkwartier (zoals Eikenstraat en Vermeerstraat). Aan de zuidzijde van het Noorderkwartier (waaronder de Assiesstraat) wordt zonder ingrepen wel een toename van verkeersintensiteiten verwacht. Het herinrichten van de Assiesstraat en de Thobeckegracht tot een verblijfsgebied kan deze toename beperken. De overgebleven verkeersintensiteiten zijn passend binnen de richtlijnen voor dit soort type wegen.
   Bron: ROP p. 43

7. *Is in deze analyse ook rekening gehouden met sluipverkeer, trillingen door vrachtverkeer, verkeersveiligheid en bereikbaarheid tijdens de bouwfase? Wat zijn de uitkomsten hiervan?*

   Ja, sluipverkeer en verkeersveiligheid zijn, vooral via de Vermeerstraat en Eikenstraat, zijn expliciet benoemd als zorgpunt. We blijven dit monitoren en hebben binnen de grondexploitatie financiële ruimte gecreëerd om maatregelen te nemen. Specifieke aandacht hebben we voor de schoolomgeving. In de wethoudersmemo die onderdeel is van de stukken rondom de besluitvorming van het ROP Noorderkwartier is de wijze waarop we dat blijven monitoren verder uitgewerkt.
   Bron: ROP p. 43 en wethoudersmemo 'toezegging 1014'

   Daarnaast zal tijdens de bouwfase worden gewerkt met een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie). Hierin zullen onder meer afspraken met de aannemer worden gemaakt over bereikbaarheid en verkeersveiligheid tijdens de bouwfase.

8. *Wat is de status van deze verkeersstudies en wanneer worden deze gedeeld met de raad en de omgeving?*

   De resultaten van het verkeersonderzoek is in het ROP toegelicht en vormt de basis voor de gemaakte keuzes in het ROP. Adviesbureau Goudappel heeft hiervoor een eigenstandig rapportage opgeleverd, die separaat is bijgevoegd bij deze memo. Verdere uitwerking en

onderbouwing volgt bij de noodzakelijke onderzoeken ten behoeve van de wijziging van het omgevingsplan.
Bron: ROP p. 43 en p. 114 en rapport verkeersonderzoek Goudappel

9. *Wordt overwogen alsnog fysieke maatregelen, zoals een 'knip', pollers of verkeersremmers in de Assiesstraat te realiseren, zoals door bewoners meermaals voorgesteld?*

   Het afsluiten van de Assiesstraat is onderzocht, maar blijkt onwenselijk vanwege extra verkeersbewegingen die dan ontstaan op de Thorbeckegracht. Dat is de reden dat beide wegen heringericht worden als verblijfsgebied en als maatregel om verkeersdruk te beperken. Indien aanvullende maatregelen alsnog nodig blijken te zijn, dan zijn hier in de GREX financiële mogelijkheden voor gereserveerd.
   Bron: ROP p. 43

C. Parkeren en mobiliteitsoplossingen

10. *Begrijpt het college de zorgen van inwoners over het verdwijnen van een groot aantal parkeerplaatsen, zonder dat deze voldoende gecompenseerd worden binnen het plangebied?*

    Ja, we begrijpen deze zorgen. De ontwikkelingen in en rondom Noorderkwartier is één van de stappen die we zetten in de mobiliteitstransitie en het clusteren van parkeren. Als onderdeel van de Noorderkwartier worden vier mobiliteitshubs gerealiseerd, waaronder een buurthub op het Noordereiland met 250 plekken. Deze is bedoeld voor bewoners van de nieuwbouw én van het bestaande Noordereiland. Straatparkeerplekken worden pas opgeheven als het alternatief op orde is. Bewoners met een recht op een parkeervergunning kunnen tegen hetzelfde tarief een abonnement in een van de gemeentelijke parkeeraccommodaties aanvragen. Met een parkeerabonnement heb je gegarandeerde toegang tot de buurthub.
    Bron: ROP p. 42–43

    In de memo parkeerbalans Stadshart is toegelicht hoe we zorg blijven dragen voor voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers aan de binnenstad. Uitgangspunt is dat we altijd voldoende parkeercapaciteit aanbieden voor de parkeervraag op de verschillende momenten. Voor het opvangen van de parkeervraag buiten kantoortijden en de weekenden zetten we extra tijdelijke parkeercapaciteit in, bij onder andere de Belastingdienst (250pp). We werken daarnaast ook aan andere opties, het op orde brengen van het parkeerverwijssysteem en de communicatie. Daarmee blijven we te allen tijde zorgdragen dat het alternatief voor zowel bewoners als bezoekers op orde blijft.
    Bron: memo parkeerbalans Stadshart

11. *Acht het college een mobiliteitshub op 450 meter afstand voldoende toegankelijk voor ouderen, gezinnen en mensen met een beperking?*

    Het clusteren van parkeren in mobiliteitshubs maakt het mogelijk om de ambities die we in het ROP hebben uitgewerkt te kunnen realiseren. Ons uitganspunt bij het parkeren is dat bewoners niet verder zouden moeten lopen dan strikt noodzakelijk. We spreken daarom ook bewust over een maximale loopafstand van 450 meter. Deze loopafstand is gebaseerd op de uitgangspunten uit de Adaptieve Ontwikkelstrategie mobiliteitshubs en de uitwerkingen die gedaan zijn rondom de besluitvorming over de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad. Daar is

ook aangegeven dat we specifiek oog hebben en houden voor de bewoners die minder goed ter been zijn. Zo breiden we het aantal mindervalidenparkeerplaatsen in de binnenstad uit en bieden we in de mobiliteitshubs faciliteiten aan die bewoners helpen in hun mobiliteitsbehoefte. B*ron: ROP p. 42, Adaptieve Ontwikkelstrategie mobiliteitshubs en Bereikbaarheidsagenda Binnenstad*

12. *Waarom kiest het college niet voor een ondergrondse parkeervoorziening binnen of nabij het plangebied?*
    In de Adaptieve Ontwikkelstrategie mobiliteitshubs staat hoe het netwerk van mobiliteitshubs in en rondom het Stadshart gaat functioneren. In het Noorderkwartier werken we aan de realisatie van vier mobiliteitshubs. De centrumhub Diezerpoort (800parkeerplekken) en de buurthubs Noordereiland (250pp), Hedon (80pp) en HCO (80pp). Met deze mobiliteitshubs voorzien we in de toekomst in de parkeervraag van bestaande bewoners, toekomstige bewoners en in het geval van de Diezerpoort ook in bezoekers aan de stad. Een grotere, ondergrondse parkeervoorziening in het Noordereiland (of elders in het Noorderkwartier) is dan ook niet noodzakelijk. *Bron: ROP p42, Adaptieve Ontwikkelstrategie mobiliteitshubs*

D. Groen, klimaat en water

13. *Klopt het dat de groenstrook aan de Assiesstraat verdwijnt door het naar voren schuiven van de gevels?*

    Ja, de gevels aan de Assiesstraat schuiven naar voren ten opzichte van de huidige situatie. De straat krijgt een nieuw profiel met woningen aan beide zijden. De rooilijn verspringt regelmatig om ruimte te bieden aan bomen, straatgroen, kleine voortuinen en brede stoepen. Hoewel de bestaande groenstrook verdwijnt, komt er dus wel nieuw groen terug in een andere vorm.
    Bron: ROP p. 92–93

14. *Is er een hittestressanalyse uitgevoerd voor het plangebied?*

    Ja, er is een ontwerpend onderzoek klimaatadaptatie uitgevoerd. Hierin is aandacht besteed aan hittestress. Het plan zet in op vergroening, schaduwrijke verblijfsplekken, waterberging en verkoeling via het Singelpark. Ook wordt gestreefd naar voldoende bladerdak en zicht op grote bomen vanuit woningen.
    Bron: ROP p. 82, 121 en bijlage 18

15. *Is onderzocht of het huidige rioolstelsel de extra belasting van de nieuwe woningen aankan? Is hierover een hydraulische analyse uitgevoerd?*

    De riolering wordt vernieuwd of aangepast waar nodig. Er wordt gewerkt aan een slim watersysteem dat regenwater opvangt, infiltreert of zichtbaar afvoert. Dit gebeurt in samenwerking met nutsbedrijven en op basis van het definitieve ontwerp van de openbare ruimte.
    Bron: ROP p. 120–121

E. Participatie en communicatie

16. *Hoeveel inwoners zijn daadwerkelijk betrokken bij de participatiebijeenkomsten? Welke wijken/straten zijn specifiek uitgenodigd?*

Een breed participatieproces heeft plaatsgevonden met:
- Drie informatieavonden met grote opkomst
- Meerdere klankbordgroepen, met als thema's o.a. het Noordereiland, Dieze en mobiliteit
- Inloopbijeenkomsten (zoals op 22 oktober en 11 juli 2024)
- Een-op-een gesprekken met bewoners en ondernemers
- Wijkbezoeken in Dieze (zoals op 23 mei 2024)

Voor deze informatieavonden zijn uitnodigingen verstuurd naar bewoners en ondernemers van: Noordereiland, gedeelte van Dieze, boven de Achtergracht en tussen de Vermeerstraat, Noteboomstraat, Eikenstraat, van Wevelinkhovenstraat, Stenen Pijp, Rembrandtlaan en Diezerplein. Op 22 oktober 2024 bijvoorbeeld vond een bijeenkomst plaats in Hedon, waarvoor uitnodigingen huis-aan-huis werden verspreid. Daarnaast werden sociale media, de nieuwsbrief van Noorderkwartier en Stadshart, een Whatsappgroep en de website ingezet om een zo groot mogelijk publiek te bereiken. Ongeveer 250 mensen waren aanwezig.

Tijdens de informatieavonden zijn bewoners en ondernemers uitgenodigd om deel te nemen aan de klankbordgroep. Hiervoor hebben zich diverse bewoners in het gebied, ondernemers en belangenorganisaties voor aangemeld.
Bron: ROP p. 12, 114–115 en Participatiejournaal

De gemeente heeft de intentie om met alle belanghebbenden in en rond het Noorderkwartier open en eerlijk het gesprek te voeren. Zoals u kunt teruglezen in het Participatiejournaal is hier veel effort in gestopt. Desondanks kan het voorkomen dat de gemeente signalen gemist heeft. Daarom zal op initiatief van de gemeente een gesprek gevoerd worden met de bewoners van Assiesplein en omgeving die een zienswijze hebben ingediend bij de gemeenteraad. Daarnaast zal voor de inrichting van de openbare ruimte zoals de Assiesstraat klankbordgroepen worden belegd alsmede een brede informatiebijeenkomst na de zomer.

17. *Begrijpt het college de zorgen van bewoners over de ervaren schijninspraak en de late betrokkenheid bij reeds vastgestelde kaders?*

Gedurende het participatieproces hebben omwonenden input geleverd, op de plannen gereageerd en zorgen geuit, onder andere over verkeersafwikkeling en geluidsoverlast. Als reactie daarop zijn aanpassingen gedaan, zoals:
- Verplaatsing van het openluchttheater
- Meer grondgebonden woningen i.p.v. appartementen
- Behoud van maatschappelijke functies zoals De Springplank
- Aandacht voor verkeersdrukte in de Eikenstraat

De bewonersinspraak heeft in het ROP dus tot concrete wijzigingen geleid.
Bron: ROP p. 12, 43, 114

18. *Is het college bereid om transparanter te zijn over de verwerking van bewonersinput, bijvoorbeeld door een overzicht te geven van suggesties en of/hoe die zijn meegenomen?*

Ja, deze informatie is verwerkt in het participatiejournaal. Hierin is een uitgebreid verslag opgenomen van de participatie en de verwerking van input.

Bron: ROP p. 12

F. Bouwfase en overlastbeperking

19. *Wordt er voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden een nulmeting uitgevoerd bij omwonenden om eventuele schade aan gebouwen te kunnen vaststellen? Hoe worden de inwoners hierbij betrokken?*

    Het is gebruikelijk om voor aanvang van de bouwwerkzaamheden een nulmeting uit te voeren aan de omliggende bebouwing. Dit is een opname van de bestaande staat van omliggende gebouwen vóór de start van de werkzaamheden. Deze nulmeting wordt met de bewoners gedeeld. Na afloop van de werkzaamheden wordt deze meting opnieuw uitgevoerd om zo het effect van de bouwwerkzaamheden objectief te bepalen. Deze aanpak geldt ook voor de ontwikkelingen binnen het Noorderkwartier.

20. *Hoe wordt hinder (trillingen, geluid) tijdens de sloop- en bouwfase voor omwonenden geminimaliseerd?*

    Dat gebeurt via een BLVC-plan: een plan voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Dit plan wordt opgesteld door de aannemer en goedgekeurd door de gemeente. Het bevat onder andere:

    - Werktijden en geluidsbeperkende maatregelen
    - Trillingsarme technieken waar mogelijk
    - Afstemming met hulpdiensten en afvalinzameling
    - Omleidingsroutes voor verkeer en voetgangers
    - Communicatieplan richting bewoners en ondernemers

21. *Is er een concreet uitvoeringsplan voor het beperken van overlast, en zo ja, kan dit worden gedeeld?*

    Gezien de fase waarin deze ontwikkeling zich bevindt is dit nog niet aan de orde. Tegen de tijd dat de bouwwerkzaamheden zullen starten, zal een eerdergenoemd BLVC-plan worden opgesteld. Dit plan is een technisch document. Omwonenden ontvangen een samenvatting met de voor hen relevante informatie, zoals:

    - Werktijden
    - Verwachte hinder (geluid, trillingen, stof)
    - Bereikbaarheid van woningen en winkels
    - Contactpersoon of omgevingsmanager
    - Maatregelen bij calamiteiten of hinder

Datum 4 juni 2025

Openbaarheid
Deze nota is openbaar.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer